

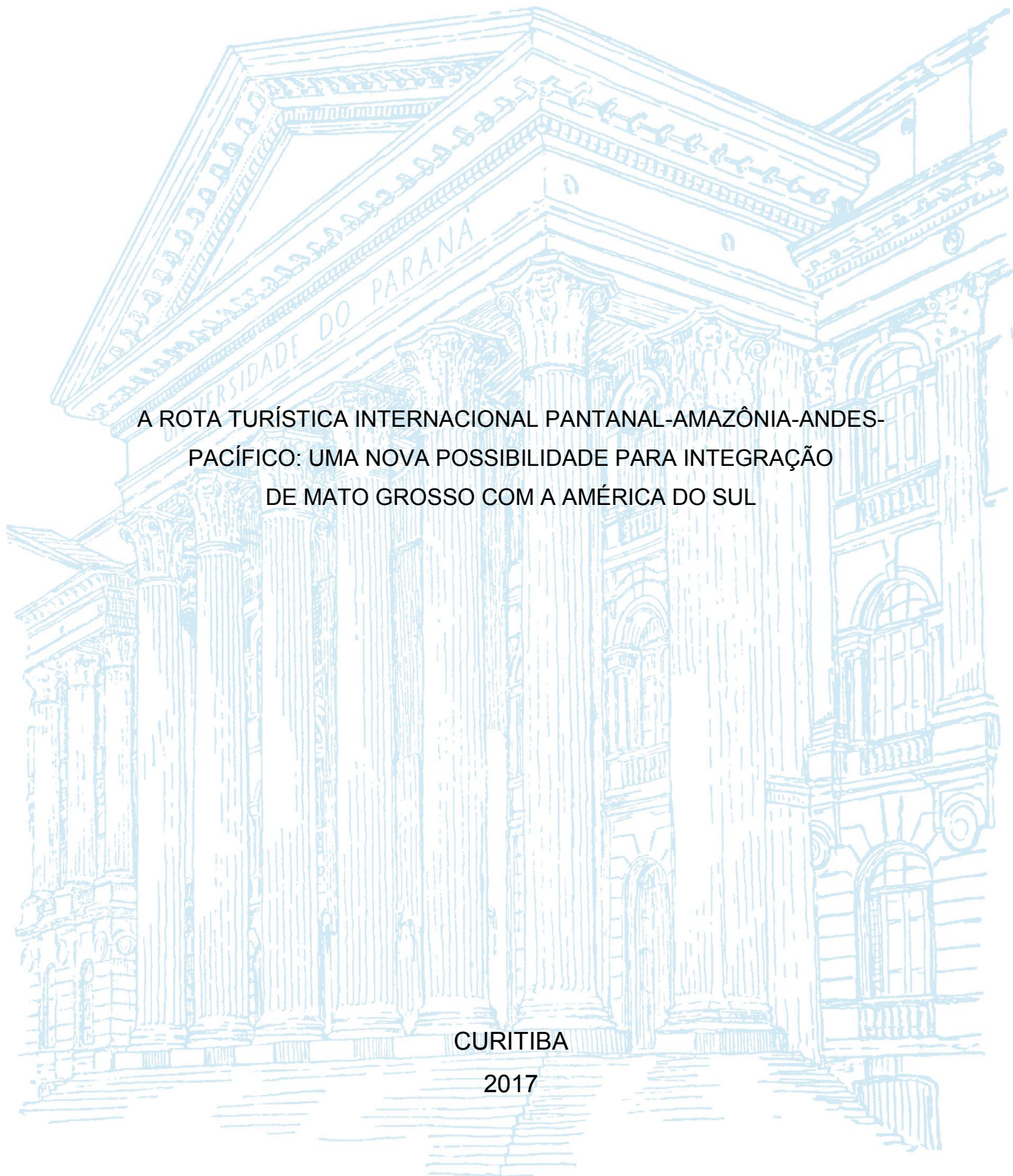
UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ

ANDRÉ LUIS REIS RIBEIRO

A ROTA TURÍSTICA INTERNACIONAL PANTANAL-AMAZÔNIA-ANDES-
PACÍFICO: UMA NOVA POSSIBILIDADE PARA INTEGRAÇÃO
DE MATO GROSSO COM A AMÉRICA DO SUL

CURITIBA

2017



ANDRÉ LUIS REIS RIBEIRO

A ROTA TURÍSTICA INTERNACIONAL PANTANAL-AMAZÔNIA-ANDES- PACÍFICO: UMA
NOVA POSSIBILIDADE PARA INTEGRAÇÃO
DE MATO GROSSO COM A AMÉRICA DO SUL

Dissertação apresentada como requisito parcial para
obtenção do grau de Mestre em Geografia, no Curso de Pós-
Graduação em Geografia, Setor de Ciências da Terra da
Universidade Federal do Paraná.

Orientador: Prof. Dr. Marcos Aurélio Tarlombani da Silveira

CURITIBA
2017

FICHA CATALOGRÁFICA ELABORADA PELO SISTEMA DE BIBLIOTECAS/UFPR
BIBLIOTECA DE CIÊNCIA E TECNOLOGIA

R484r

Ribeiro, André Luis Reis

A rota turística internacional pantanal-amazônia-andespacífico: uma nova possibilidade para
integração de Mato Grosso com a América do Sul / André Luis Reis Ribeiro. – Curitiba, 2017.
152 f. : il. color. ; 30 cm.

Dissertação - Universidade Federal do Paraná, Setor de Ciências da Terra, Programa de Pós-
Graduação em Geografia, 2017.

Orientador: Marcos Aurélio Tarlombani da Silveira.

1. Rota turística internacional. 2. Roteiro turístico integrado. 3. Turismo e política. I. Universidade
Federal do Paraná. II. Silveira, Marcos Aurélio Tarlombani da. III. Título.

CDD: 338.4791

Bibliotecária: Romilda Santos - CRB-9/1214



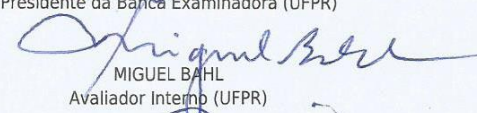
MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO
UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ
PRÓ-REITORIA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO
Setor CIÊNCIAS DA TERRA
Programa de Pós Graduação em GEOGRAFIA
Código CAPES: 40001016035P1

TERMO DE APROVAÇÃO

Os membros da Banca Examinadora designada pelo Colegiado do Programa de Pós-Graduação em GEOGRAFIA da Universidade Federal do Paraná foram convocados para realizar a arguição da Dissertação de Mestrado de **ANDRE LUIS REIS RIBEIRO**, intitulada: "**A ROTA TURISTICA INTERNACIONAL PANTANAL - AMAZONIA - ANDES - PACIFICO, UMA NOVA POSSIBILIDADE PARA INTEGRAÇÃO DE MATO GROSSO COM A AMERICA DO SUL.**", após terem inquirido o aluno e realizado a avaliação do trabalho, são de parecer pela sua APROVAÇÃO no rito de defesa. A outorga do título de mestre está sujeita à homologação pelo colegiado, ao atendimento de todas as indicações e correções solicitadas pela banca e ao pleno atendimento das demandas regimentais do Programa de Pós-Graduação.

Curitiba, 03 de Agosto de 2017.


MARCOS AURELIO TARLOMBAN DA SILVEIRA
Presidente da Banca Examinadora (UFPR)


MIGUEL BAHL
Avaliador Interno (UFPR)


LUIZ DA ROSA GARCIA NETTO
Avaliador Externo (UFMT)

OBS: este documento é válido por 60(sessenta) dias a contar da data.

Dedico este trabalho a todos que direta ou indiretamente contribuíram em minha
jornada até aqui!

AGRADECIMENTOS

Agradeço, primeiramente, à minha amada mãe, por seu amor incondicional que me dá força e coragem para enfrentar todos os desafios da vida.

Ao meu amado pai que, apesar de não estar presente neste plano, continua a me inspirar.

Às minhas queridas irmãs Ana Paula, Sheila e Nelma, que sempre me apoiaram e incentivaram nos momentos mais decisivos da minha vida.

Às minhas sobrinhas, eternas inspirações nessa caminhada chamada de vida.

Ao grande amigo e professor Daniel, pela ajuda no desenvolvimento da dissertação com suas leituras atentas, sugestões e críticas.

A amiga Adriana, colega de mestrado, pelos momentos tão sublimes compartilhados desde o processo seletivo do mestrado. Além dos valiosos conselhos e dicas doados de coração.

A minha amiga irmã, Professora Roberta Raye, presença de luz e apoio constante em minha vida, nossa amizade é um bálsamo de amor e aconchego.

Ao Programa de Pós-Graduação em Geografia da UFPR, pela inserção no mestrado.

Ao meu orientador, em especial, Professor Marcos Aurélio Tarlombani da Silveira, pelas críticas necessárias e construtivas, apoiando e acreditando no desenvolvimento deste trabalho sobre Turismo à luz da Geografia, mesmo com tantas dificuldades.

Ao Professor Luiz Rosa, pelo constante incentivo demonstrado ao longo de minha trajetória profissional na busca pela qualificação, pelas contribuições neste trabalho, e, principalmente, pela amizade, fortalecida nesta jornada.

A todos os colegas professores da UNEMAT que sempre me apoiaram nos momentos mais delicados.

Aos colegas da equipe técnica da Secretaria Adjunta de Turismo de Mato Grosso, pela amizade e parceria com repasse de informações e dados, cuja colaboração foi fundamental.

À Secretária Nacional de Turismo Maria Aparecida Borges Bezerra pela preciosa disponibilidade em me atender mesmo com toda dificuldade.

Ao Dr. José Guilherme Ribeiro, pela atenção e efetiva colaboração para este trabalho.

A todos que direta ou indiretamente fizeram parte dessa trajetória, o meu sincero, muito obrigado!

Agradeço, finalmente, a Deus, por permitir que eu chegasse até aqui, só tenho a agradecer com toda minha força.

“Saiba! Na vida, caminhamos por uma ponte muito estreita.
O mais importante é não termos medo”.

Rebbe Nachmam de Breslov

RESUMO

No atual momento, onde ocorre à expansão mundial do turismo, este trabalho torna-se desafiador, pela ampla dimensão territorial envolvida, tendo em vista que emergem várias discussões entre os países no processo de globalização da atividade turística. Contudo, essas discussões são mais de cunho político e estratégico do que de efetiva estruturação turística de destinos emergentes, como é o caso do Brasil. Assim, este estudo tem como objetivo analisar a participação dos agentes representativos de Mato Grosso, no processo de idealização e planejamento da Rota Turística Internacional Pantanal Amazônia Andes Pacífico, visando contribuir na geração e transmissão de conhecimento sobre a implantação de um roteiro turístico internacional integrado. A análise foi realizada através de uma abordagem qualitativa, subsidiada em pesquisa bibliográfica, documental e estudo de campo, alicerçado na investigação sobre o processo de idealização e planejamento da rota turística estudada. A pesquisa buscou identificar e compreender, através de entrevistas, como ocorreu a participação entre os principais agentes políticos e institucionais envolvidos no processo de idealização e planejamento dessa rota turística. Consequentemente, apresenta-se uma breve análise sobre a estruturação do projeto rota, sob a ótica dos principais atores envolvidos, com intuito de melhor compreender quais os fatores mais relevantes que interferiram no processo de planejamento da Rota Turística Internacional Pantanal-Amazônia-Andes-Pacífico. A pesquisa teve como objetivo realizar um estudo inicial a partir do estado de Mato Grosso, de modo a contribuir em futuras tomadas de decisão quando da retomada e efetiva implantação do projeto.

Palavras-chave: Rota turística internacional. Roteiro turístico integrado. Turismo e política.

ABSTRACT

At the present moment, where the global expansion of tourism is occurring, this work becomes challenging, due to the large territorial dimension involved, given that several discussions emerge among the countries in the process of globalization of tourism activity. However, these discussions are more of a political and strategic than of effective tourist structuring of emerging destinations, as is the case of Brazil. The purpose of this study is to analyze the participation of agents representative of Mato Grosso in the process of idealization and planning of the Pantanal Amazonian Andes Pacific International Tourism Route, aiming at contributing to the generation and transmission of knowledge about the implementation of an integrated international tourist route. The analysis was carried out through a qualitative approach, subsidized in bibliographical research, documentary and field study, based on research on the process of idealization and planning of the tourist route studied. The research sought to identify and understand, through interviews, how the participation occurred between the main political and institutional agents involved in the process of idealization and planning of this tourist route. Consequently, a brief analysis is presented on the structuring of the route project, from the perspective of the main actors involved, in order to better understand the most relevant factors that have interfered in the planning process of the Pantanal-Amazonia-Andes-Pacífico International Tourism Route. The research had the objective of conducting an initial study from the state of Mato Grosso, in order to contribute to future decision making when the project is resumed and effective.

Keywords: International tourist route. Integrated tour guide. Tourism and politics.

LISTA DE FIGURAS

FIGURA 1 - EIXO DE DESENVOLVIMENTO DA IIRSA	44
FIGURA 2 - RODOVIA INTEROCEÂNICA.....	46
FIGURA 3 - REGIÃO DA ROTA TURÍSTICA INTERNACIONAL	60
FIGURA 4 - ONÇA PINTADA - SÍMBOLO DO PANTANAL	61
FIGURA 5 - FLORESTA AMAZÔNICA	61
FIGURA 6 - MACHU PICCHU - PERU.....	62
FIGURA 7 - PRAÇA DOS AMORES - COSTA DO PACÍFICO - LIMA - PERU.....	62
FIGURA 8 - REUNIÃO DE SECRETÁRIOS DE ESTADO NO MINISTÉRIO DO TURISMO.....	64
FIGURA 9 - LOGOMARCA DA ROTA TURÍSTICA INTERNACIONAL.....	65
FIGURA 10 - REGIÕES TURÍSTICAS DE MATO GROSSO	71
FIGURA 11 - REUNIÃO MOBILIZADORA EM MATO GROSSO	75

LISTA DE GRÁFICOS

GRÁFICO 1 - PRINCIPAIS DESTINOS, PRODUTOS OU ROTEIROS JA COMERCIALIZADOS PELAS EMPRESAS	56
GRÁFICO 2 - PERCEPÇÃO SOBRE O NÍVEL DE PROCURA DO MERCADO PELOS DESTINOS DE FORMA INTEGRADA	57

LISTA DE QUADROS

QUADRO 1 - PÚBLICO DA PESQUISA	21
QUADRO 2 - ROTEIRO DE ENTREVISTAS	22
QUADRO 3 - FASES DE ANÁLISE DE CONTEÚDO	24
QUADRO 4 - TURISMO RECEPTIVO, CHEGADA DE TURISTAS, VIA TERRESTRE ANOS 2013 - 2014.....	66

LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS

ABAV	- Associação Brasileira de Agências de Viagens
ABEOC	- ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE EMPRESA E EVENTOS
AC	- Acre
ALADI	- Associação Latino-Americana de Integração
ALALC	- Associação Latino-Americana de Livre Comércio
ANAC	- Agência Nacional de Aviação Civil
ANTT	- Agência Nacional de Transportes Terrestres
BID	- Banco Interamericano de Desenvolvimento
CAF	- Corporação Andina de Fomento
CARICAM	- Caribbean and Central America
CEPAL	- Comissão Econômica para a América Latina
EID	- Eixos de Integração e Desenvolvimento
FIFA	- Federação Internacional de Futebol
FONPLATA	- Fundo para o Desenvolvimento da Bacia do Prata
FORNATUR	- Fórum Nacional de Secretários Estaduais de Turismo
FRONTUR	- Programa Turismo de Fronteiras
IBGE	- Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IIRSA	- Iniciativa de Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana
IPP	- Instituto Pantanal Pacífico
MERCOSUL	- Mercado Comum do Sul
MT	- Mato Grosso
MTur	- Ministério do Turismo
NAFTA	- Tratado Norte-Americano de Livre Comércio
OMT	- Organização Mundial do Turismo
OTCA	- Organização do Tratado de Cooperação Amazônica
PAC	- Programa de Aceleração do Crescimento
RO	- Rondônia
SEBRAE	- Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresa
SEDTUR	- Secretaria de Desenvolvimento Estadual de Turismo
SETUL	- Secretaria Estadual de Turismo e Lazer
SINGTUR	- Sindicato dos Guias de Turismo

TURIMAT	- Empresa Mato-grossense de Turismo
UFMT	- Universidade Federal de Mato Grosso
UNASUL	- União de Nações Sul-americanas
ZPE	- Zona de Processamento de Exportação

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	15
2	PERCURSO METODOLÓGICO	19
3	REFERENCIALTEÓRICO.....	26
3.1	ELEMENTOS CONCEITUAIS DA GEOGRAFIA PARA UMA ANÁLISE DO TURISMO	26
3.1.1	Uma abordagem geográfica do turismo	32
3.1.2	A geopolítica na integração regional sul americana e o papel do turismo como agente integrador.....	35
4	CONTEXTUALIZAÇÃO DO OBJETO DE ESTUDO	41
4.1	A ROTA TURÍSTICA INTERNACIONAL PANTANAL AMAZONIA ANDES PACÍFICO.....	41
4.1.1	Um breve histórico sobre o surgimento da integração regional sul americana a partir da rodovia interoceânica.....	41
4.1.2	O processo de discussão e constituição da Rota Turística Internacional Pantanal – Amazônia – Andes – Pacífico	51
5	RESULTADOS E DISCUSSÃO	67
5.1	O TURISMO NO ESTADO DE MATO GROSSO E AS POLÍTICAS DE INTEGRAÇÃO REGIONAL.....	67
5.2	O PROCESSO DE IDEALIZAÇÃO E PLANEJAMENTO DA ROTA TURÍSTICA INTERNACIONAL NO ESTADO DE MATO GROSSO A PARTIR DA VISÃO DOS PRINCIPAIS AGENTES ENVOLVIDOS	73
5.3	ANÁLISE COMENTADA: FATORES QUE INTERFERIRAM NO PROCESSO DE PLANEJAMENTO E IMPLANTAÇÃO DA ROTA	113
6	CONCLUSÃO	118
	REFERÊNCIAS.....	122
	APÊNDICES	129
	ANEXOS	132

1 INTRODUÇÃO

O processo de aproximação e possível integração dos países da América Latina teve início na primeira metade do século XIX, em 1948, com a criação da Comissão Econômica para a América Latina (CEPAL), objetivando a defesa da integração regional. Já em 1956, a CEPAL propôs a criação de um “mercado regional” sul americano cujo objetivo era o de acelerar o processo de industrialização.

Em 1960, foi criada a Associação Latino-Americana de Livre Comércio (ALALC), que estabeleceu uma zona de livre comércio para a circulação de bens pertencente à Argentina, Brasil, Chile, México, Paraguai, Peru, Uruguai, Bolívia, Colômbia, Equador e Venezuela; muito breve foi substituída pela Associação Latino-Americana de Integração (ALADI), através do Tratado de Montevideu, que apresentou a reestruturação dos objetivos de integração propostos pela anterior. Mesmo assim, sem a obtenção resultados satisfatórios, acabou fracassando, provocando incerteza na esperança de uma integração da América do Sul.

O papel do Brasil no processo de integração sul americana sempre foi questionado e muitas vezes apontado como insuficiente, frente a posição de líder regional, pois historicamente sempre foi marcado pelo distanciamento junto a seus vizinhos latinos, onde somente os maiores contariam em receber algum tipo de atenção, tendo como justificativa aqueles que representassem alguma ameaça.

Muitos críticos e estudiosos das questões sul americanas defendiam a ideia de que o Brasil esteve de “costas” para sua região, voltado para a Europa e em seguida para os Estados Unidos. A partir dos anos 70 com o “milagre econômico” o país começou a se aproximar economicamente de seus vizinhos com a internacionalização das primeiras empresas brasileiras. Processo que sofreu retração com a crise econômica dos anos 80.

O Brasil se aproximou decisivamente da Argentina, neste processo de busca por um relacionamento bilateral, onde se somaram ainda Paraguai e Uruguai no projeto de criação do Mercado Comum do Sul (MERCOSUL) em 1991.

Foi durante os anos 90, o período de fortalecimento da doutrina neoliberal e da proposta de um regionalismo aberto ao continente. Aberto, porque a proposta era inserir suas economias no mercado mundial globalizado, e regional porque esta

abertura seria gradual, se iniciando pelo âmbito sul americano. Neste período, foram propostas novas maneiras de integração regional além do aspecto comercial, a busca pela aproximação na área política, social e cultural, mas que pouco progrediram.

A partir dos anos 2000, em especial, durante o governo Lula, foi o momento de incentivo a variadas frentes de integração, também por causa da dificuldade de aproximação dos mercados consumidores, tendo em vista a ruptura do modelo neoliberal que se expandiu na América do Sul, na década anterior. Em agosto de 2001, durante a reunião de líderes em Brasília, surge a Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana, ou simplesmente IIRSA, um programa conjunto dos governos dos 12 países da América do Sul visando promover a integração sul-americana através da conexão física desses países. Para tanto, se fazia necessária a modernização da infraestrutura de transporte, energia e telecomunicações, mediante ações conjuntas com intuito de estimular a integração política, econômica e sociocultural de toda América do Sul (AMARAL; MELO, 2008).

Um dos projetos formulados e concebidos com a IIRSA foi a construção da rodovia interoceânica, finalizada em 2011, uma grande via de ligação rodoviária entre o Brasil e o Peru que viabiliza não somente o acesso aos portos do oceano pacífico como a outros países da América do Sul. Trata-se de um importante avanço nas limitações de ligação do Brasil com os demais países, principalmente pela fronteira noroeste brasileira. A rodovia que nasce do lado brasileiro a partir da capital do Acre (Rio Branco) com a BR-317, cruza a fronteira com o Peru e ainda na Amazônia peruana divide-se rumo ao porto de San Juan de Marcona, mais próximo a capital peruana (Lima) e do outro lado segue por Puno, em direção ao Lago Titicaca, chegando aos dois portos mais ao sul, o porto de Matarani e o porto de Ilo (LOBO, 2012).

Desde a conclusão da rodovia é crescente o fluxo de veículos entre os dois países, o que possibilita um maior intercâmbio socioeconômico e cultural em regiões de relevante interesse turístico. Nas quatro macrorregiões que englobam parte da rodovia encontram-se nove ícones de patrimônios culturais e naturais reconhecidos pela Unesco e uma das sete maravilhas do mundo moderno, onde os diversos impactos positivos e negativos nesse processo de “ligação” já podem ser percebidos.

Após a finalização da rodovia, surge então uma grande oportunidade para a atividade turística, já que a infraestrutura de acesso por terra está sendo gradativamente utilizada, sendo possível a efetiva ligação de destinos turísticos consolidados no Brasil e em outros países, principalmente no Peru. A partir de então, apresenta-se a proposta ao Ministério do Turismo de criação de um roteiro turístico integrado, a Rota Turística Internacional ligando quatro grandes regiões de expressão mundial: Pantanal, Amazônia, Andes e Pacífico.

O objetivo geral do presente trabalho foi analisar a participação dos agentes representantes das instituições do Estado de Mato Grosso, no processo de idealização e planejamento da Rota Turística Internacional: Pantanal – Amazônia – Andes – Pacífico, durante o período de “atuação” do projeto de 2012 a 2014. O estudo cumpre com seu papel científico, a medida que se apresenta como o primeiro estudo a abordar a criação de um roteiro turístico internacional integrado, envolvendo os três estados de Mato Grosso, Rondônia e Acre, em território brasileiro, além do território peruano. Destaca-se que as informações produzidas neste trabalho poderão subsidiar na tomada de decisões futuras, pertinentes ao projeto rota.

Para tal análise, esta pesquisa inicialmente apresenta como se deu o processo de idealização e planejamento da rota, identificando e descrevendo a atuação dos agentes que participaram do processo de formatação da Rota Turística Internacional e investigando junto aos mesmos, quais foram os principais fatores que interferiram no processo de planejamento. Para responder tais questionamentos buscou-se fundamentar o estudo na ciência geográfica a fim de melhor compreender o fenômeno do turismo e nas ferramentas teórico-metodológicas disponíveis para subsidiar a pesquisa.

Apresentando o escopo do presente trabalho, que está dividido em cinco partes, correspondendo a cinco capítulos principais e subcapítulos, onde o primeiro aborda o percurso metodológico que definiu o processo de condução da pesquisa e como o pesquisador apresenta: o tema, a problemática, a justificativa, os objetivos da pesquisa e a sua sistematização. Neste capítulo são apresentadas as escolhas metodológicas realizadas no estudo e permite ao leitor compreender o embasamento teórico presente em todo trabalho.

Após apresentar o percurso metodológico, inicia-se o referencial teórico introduzindo o suporte teórico adotado para respaldar o presente trabalho a partir do capítulo: “Elementos conceituais da Geografia para uma análise do turismo” onde os conceitos base da Geografia, como: espaço, região e território subsidiam na construção do conceito de região e como ela se produz no contexto proposto de integração regional através do turismo, dividido em dois subcapítulos; “Uma abordagem geográfica do turismo” e “A geopolítica na integração regional sul americana e o papel do turismo como agente integrador”, de modo a dar sustentação na discussão proposta sobre o turismo, como agente transformador do espaço.

A terceira parte do presente trabalho busca contextualizar o objeto da pesquisa, com o capítulo: “A Rota turística Internacional Pantanal - Amazônia - Andes - Pacífico”, que apresenta de forma cronológica, como ocorreu o processo de idealização e planejamento da rota, de modo evolutivo em dois subcapítulos: “Um breve histórico sobre o surgimento da integração regional sul americana a partir da Rodovia Interoceânica” e “O processo de discussão e constituição da Rota turística internacional Pantanal - Amazônia - Andes - Pacífico”.

A quarta parte refere-se aos resultados e discussões introduzida pelo título: “O turismo no estado de Mato Grosso e as políticas de integração regional”, dividido em dois subcapítulos: “Processo de idealização e planejamento da Rota Turística no estado de Mato Grosso, na visão dos principais agentes envolvidos” e “Fatores que interferiram no processo de planejamento e implantação”, apresentando uma análise comentada de todas as informações coletadas entre os agentes envolvidos no processo de formatação da Rota Turística Internacional e suas implicações para o Estado de Mato Grosso.

Por fim, a conclusão apresentada pela pesquisa com suas contribuições finais a partir dos dados coletados, com intuito de poder subsidiar em decisões futuras que envolvam a retomada das ações de implantação efetiva do projeto Rota Turística Internacional Pantanal - Amazônia - Andes - Pacífico.

2 PERCURSO METODOLÓGICO

O caminho teórico e a prática na abordagem deste estudo têm como direcionamento seus objetivos, embasados pelas concepções das diferentes abordagens dos temas: espaço, região, regionalização, geopolítica, turismo e integração regional.

Em busca do entendimento sobre a realidade estudada foi utilizada a abordagem qualitativa, que segundo Oliveira (2001, p. 116) “o pesquisador vai interpretar o mundo real a partir das perspectivas subjetivas dos próprios sujeitos sob estudo [...] o pesquisador tem que sentir dentro de si mesmo a experiência do sujeito”. Assim buscou-se entender o processo de planejamento e formatação da Rota Turística, através da participação do Estado de Mato Grosso, verificando a atuação dos atores envolvidos.

Segundo os objetivos, este estudo pode ser classificado como uma pesquisa exploratória, que referenciando Gil (1995, p. 45) “estas pesquisas têm como objetivo proporcionar maior familiaridade com o problema, com vistas a torná-lo mais explícito ou a construir hipóteses”. Sendo assim este estudo viabiliza a identificação de diferentes fatores que interferiram na articulação do processo de formatação da rota em Mato Grosso e como os diferentes atores participaram.

A fundamentação deste tipo de pesquisa é bastante flexível, de modo que possibilite a consideração dos mais variados aspectos relativos ao fato estudado e possibilita a utilização de uma variedade de procedimentos de coleta de dados ou levantamento como entrevista, observação, participante, análise de conteúdo etc. (MARCONI; LAKATOS, 1990).

Ainda, de acordo com Gil (2000), na maioria dos casos, essas pesquisas envolvem: a) levantamento bibliográfico; b) entrevistas com pessoas que tiveram experiências práticas com o problema pesquisado; e c) análise de exemplos que estimulem a compreensão.

As entrevistas foram realizadas entre os meses de março e maio de 2017, a partir de dois instrumentos de coleta de dados: um roteiro de entrevista e um formulário, ambos semiestruturados e simplificados, apresentando uma ordem pré-

determinada, mas possibilitando dentro de cada questão grande liberdade ao entrevistado.

A técnica de entrevista permite segundo Richardson (1999) penetrar na complexidade de um problema e é “indicada sempre que se tem necessidade de dados que não podem ser encontrados em registros ou fontes secundárias”.

A utilização dessas metodologias, técnicas e instrumentos permitiram a caracterização e o conhecimento do objeto de estudo, bem como a familiarização com a realidade e a problemática que a envolve, permitindo assim uma análise que permitisse alcançar os objetivos. Sendo assim, serão detalhados a seguir todos os procedimentos que envolveram este estudo.

Para cada objetivo proposto, diferentes instrumentos foram utilizados, conforme se apresenta:

- Descrever o processo de idealização e planejamento da Rota Turística Internacional Pantanal – Amazônia – Andes – Pacífico;
- Identificar e descrever a participação dos agentes representantes das instituições de Mato Grosso no processo de idealização e planejamento da Rota turística internacional Pantanal – Amazônia – Andes – Pacífico;
- Investigar quais os principais fatores que interferiram no processo de planejamento da Rota turística internacional Pantanal – Amazônia – Andes – Pacífico.

A análise foi feita com base inicialmente no levantamento bibliográfico e documental que contou com o levantamento de referências teóricas, análise dos documentos como: relatório de implantação da Rota turística (SEBRAE-AC, 2012), leitura e fichamento de material publicado sobre o tema através da revisão de base de dados e trabalhos acadêmicos em turismo, ciência política e relações internacionais. Posteriormente complementando a pesquisa foram realizadas entrevistas com os agentes, divididos em dois grupos distintos: dos agentes políticos (atores que influenciaram diretamente e politicamente no processo) e agentes institucionais (membros do comitê gestor da rota) envolvidos no processo da formatação da Rota Turística, conforme o quadro representativo de entrevistas (QUADRO 1)

QUADRO 1 - PÚBLICO DA PESQUISA

GRUPOS	FINALIDADE NA PESQUISA
Agentes políticos (influenciaram diretamente na formatação da Rota): Secretaria de Desenvolvimento Estadual de Turismo – SEDTUR. Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresa - SEBRAE – MT	Levantamento de informações sobre o processo de idealização e planejamento, da Rota Turística Internacional com o objetivo de analisar a participação dos agentes representantes das Instituições do Estado de Mato Grosso
Agentes institucionais (membros do comitê gestor da Rota Turística Internacional do Estado de Mato Grosso (representantes do poder público, da iniciativa privada e da sociedade civil organizada).	

FONTE: O autor, 2016.

Assim com a identificação do papel, bem como, da atuação dos atores envolvidos no processo utilizando-se da análise e das devidas compilações dos dados apresentados e após todo levantamento bibliográfico e das entrevistas, foram feitas as análises de todo material coletado.

O presente trabalho possui como um dos objetivos identificar e descrever a participação dos agentes representantes das instituições de Mato Grosso no processo de idealização e planejamento da rota turística internacional Pantanal - Amazônia - Andes - Pacífico, tendo como um dos procedimentos metodológicos a pesquisa de campo com seus respectivos instrumentos de coleta e análise.

A pesquisa de campo enquanto modelo de investigação que busca analisar um grupo ou local, a partir da interação entre seus componentes, disponibilizando ferramentas para uma análise aprofundada (GIL, 2002). A pesquisa de campo deste trabalho objetivou a coleta de dados e informações, através das técnicas de entrevistas.

Quanto ao tipo de entrevista proposto, foi selecionada a semiestruturada, que utiliza um roteiro de questões pré-estabelecidas, oferecendo a possibilidade de

acréscimo de novas questões que se façam necessárias para o melhor entendimento e compreensão das falas e opiniões, o que dá maior liberdade para o entrevistado(a) e entrevistador(a), se necessário, irem além das perguntas apresentadas (MAY, 2004).

A pesquisa de campo deste trabalho priorizou a opinião dos principais agentes representantes de instituições de Mato Grosso (entendendo como agentes representantes: o poder público, a iniciativa privada e o terceiro setor) envolvidos no processo de idealização e planejamento da rota turística internacional, considerando como o recorte temporal da pesquisa, desde o início do processo de idealização, em 2012, até 2014, ano em que foram feitas as últimas reuniões oficiais, analisando a atuação dos principais agentes que participaram desse momento.

Para a realização das entrevistas foram elaborados dois diferentes instrumentos de coleta de dados, um questionário o qual foi enviado por meio eletrônico e um formulário, para ser aplicado pessoalmente. Segundo GIL (2009), existem particularidades quanto a forma de aplicação para tais instrumentos, sendo o questionário dispensada a presença do entrevistador o que não ocorre em relação ao formulário. Ambos foram compostos por perguntas abertas, sendo o formulário específico para os agentes que tiveram maior envolvimento e influência no processo como um todo (caracterizados como atores políticos) e o questionário apresentado aos demais atores (membros do comitê gestor).

Conforme citado, as entrevistas com formulário contaram com a presença do entrevistador para coleta de dados através de áudio gravação, seguindo como roteiro do mesmo a seguinte estrutura de perguntas (QUADRO 2):

QUADRO 2 - ROTEIRO DE ENTREVISTAS

- | |
|--|
| <ol style="list-style-type: none"> 1) Como o senhor ficou sabendo a respeito do projeto da rota turística internacional Pantanal - Amazônia - Andes - Pacífico? 2) Quais eventos efetivamente poderiam contar, como processo sendo da inserção desse projeto a partir de 2012 até o momento que a rota ficou paralisada em 2014? 3) Quais os parceiros o senhor imagina que não fizeram parte do projeto até o momento, mas que poderiam se fazer atuantes nesse retorno, nesse regresso? |
|--|

4) Quais os gargalos identificados, as maiores dificuldades para que esses projetos que são tão viáveis, de fato se concretizem?

FONTE: O autor (2017)

Em relação aos questionários apresentados aos demais entrevistados, estes foram enviados por e-mail, em virtude da dificuldade de encontrá-los pessoalmente, pois nem todos residem na mesma cidade, inicialmente foi feito um pré-teste com o questionário de modo a avaliar sua eficiência quanto a compreensão do mesmo, a fase de avaliação do pré-teste durou de quinze dias, a partir do dia 20 de março de 2017.

Concluída esta fase os questionários foram encaminhados aos demais agentes representantes de instituições de Mato Grosso, o comitê gestor da Rota Turística Internacional. Processo longo e demorado desde a atualização e confirmação dos endereços eletrônicos e contato telefônico. Durante tal etapa nem todos os dez membros do comitê gestor foram encontrados, devido a mudança de endereço e demais contatos.

O processo de busca e tentativa de contato aos dez membros do comitê gestor, incorreu em repetidas tentativas de contato desde o dia 04 de abril até 31 de maio de 2017. Sendo que dos dez membros do comitê apenas quatro responderam ao questionário.

O registro dos dados coletados nas entrevistas foi feito por meio de gravações de áudio, devidamente transcritas e analisadas por meio da técnica análise de conteúdo. Que de acordo com Laurence Bardin (1977), o referido método constitui um conjunto de técnicas amplamente utilizado nas pesquisas de abordagem qualitativa que utiliza procedimentos sistêmicos na descrição de conteúdo, podendo ser verbais ou não verbais.

Bardin (1977) ressalta que a análise de conteúdo não reside apenas na descrição dos dados, mas sim no que estes podem dizer após serem tratados. Segundo o autor, tal método “oscila entre os dois polos do rigor da objetividade e da fecundidade da subjetividade” (BARDIN, 1977, p. 9).

Deste modo, a análise de conteúdo passa a ser uma interpretação pessoal do pesquisador em relação aos dados coletados. Não sendo, portanto, uma análise

neutra e imparcial, mas de uma leitura caracterizada pela indução e pela intuição como estratégia de compreensão do fenômeno estudado (MORAES, 1999; SANTOS JR.; SOARES; FONTOURA, 2004).

Para Bardin (1977), a organização da análise é realizada a partir de três polos cronológicos: pré-análise, exploração do material, e tratamento dos resultados e interpretação (QUADRO 3). Tais fases da análise foram realizadas neste trabalho da seguinte forma:

QUADRO 3 - FASES DE ANÁLISE DE CONTEÚDO

Etapas da Análise de Conteúdo	Procedimentos
Pré-análise	Fase de organização, através da leitura completa do material coletado, orientado de acordo as hipóteses e interpretações que caracterizaram o processo.
Exploração do material	Etapa de categorização, onde o material coletado foi separado em unidades de registro formadas por trechos de entrevistas, assim como textos de documentos e pesquisas. Dessas unidades foram identificadas e agrupadas palavras-chave que identificavam a rota turística internacional.
Tratamento dos resultados e interpretação:	Por último foi feita a classificação dos elementos segundo suas semelhanças e por diferenciação, com posterior reagrupamento, em função de características comuns que colaboram para análise comentada dos dados apresentados.

FONTE: O autor (2016).

Os respectivos nomes dos entrevistados e entrevistadas foram preservados, logo os participantes da pesquisa foram divididos de acordo com o grupo ao qual pertenciam, sendo cada grupo identificado com as letras (E) ou (Q), em sequência numérica aleatória por respondente.

O perfil dos entrevistados colaboradores deste trabalho pode ser consultado no Apêndice (2).

Todo o processo de fundamentação teórica buscou responder as questões relativas aos objetivos propostos tendo como suporte alguns conceitos-chave da ciência geográfica como: espaço, região e território, sendo ainda abordados com maior profundidade questões como: regionalização e integração no âmbito do turismo.

Assim, nesta perspectiva, o estudo foi desenvolvido tendo como cerne do embasamento teórico a da pesquisa bibliográfica e documental, além da inserção do conceito de turismo como um fenômeno socioeconômico capaz de produzir e transformar o espaço.

3 REFERENCIALTEÓRICO

O presente capítulo apresenta o aporte teórico da pesquisa, no qual são abordados: conceitos, bases teóricas que consistem em sua fundamentação, pois é a partir de tais suportes que se estabelecem diálogos que abordam todas as temáticas referentes ao trabalho.

3.1 ELEMENTOS CONCEITUAIS DA GEOGRAFIA PARA UMA ANÁLISE DO TURISMO

Para subsidiar o estudo proposto neste trabalho faz-se necessário uma apresentação de alguns conceitos-fundamentais ou conceitos-base da ciência geográfica como: espaço, região e território com intuito de nortear e melhor compreender o debate teórico presente na análise do objeto.

A correlação entre, Turismo e Geografia, possibilita o melhor entendimento do fenômeno turístico a partir do conhecimento do espaço. Nos estudos dedicados à análise do turismo, o termo espaço aparece com frequência e apresenta variadas interpretações. A atividade turística independentemente da escala é capaz de produzir diversas alterações, influenciando no cotidiano de uma localidade, como no próprio espaço.

Antes de abordar a influência do turismo na produção do espaço é necessário compreender a evolução conceitual do termo espaço proposta pela geografia.

Historicamente a ciência geográfica tem como principal objeto de estudo o espaço que ao longo do tempo obteve diferentes definições a partir de correntes teóricas distintas dentro da própria geografia. Com concepções específicas para a geografia física e geografia humana que evoluíram de modo a transformar o espaço em uma instância social onde todas as transformações ocorridas nele são reflexos das relações sociais existentes.

De acordo com Paul Vidal De La Blache (1922), é iminente a necessidade de compreender a relação entre homem e o meio, através de uma percepção mais ampla sobre a terra como referencial de exploração em escalas: local, regional e global, tendo em vista a dimensão integradora necessária para a compreensão dos

fenômenos geográficos. Onde a terra seria palco da ação humana, dotada de vida, cabendo ao homem a escolha de onde, quando e como agir a partir de possibilidades.

Para Silveira (2014, p. 23) o entendimento das relações existentes entre turismo e espaço depende da concepção que se tem de espaço. De acordo com Santos (2002, p. 38) o espaço é definido como “um conjunto indissociável de sistemas de objetos e de sistemas de ações, não considerados isoladamente, mas como um quadro único no qual a história se dá”. Concordando com a perspectiva do autor que o espaço compreende não somente o substrato físico-natural que serve de suporte à vida das sociedades, mas também envolve todas as ações que compõem as práticas sociais cotidianas e não cotidianas dos povos (SANTOS, 2002).

A partir da contribuição teórica da geografia no entendimento do espaço geográfico, surgem diversos autores que se dedicam à interpretação e definição do espaço turístico. Onde o espaço geográfico transforma-se em espaço turístico, sendo aquele que é criado ou produzido para e/ou pelo turismo apresentando uma dimensão real e imaginária, possível de ser mapeado pelas empresas locais ou de fora, assim como pelos planejadores públicos e privados (KNAFOU, 1996).

Assim como Knafo, Roberto Boullón¹¹ apresenta uma serie de conceitos envolvendo o estudo do espaço turístico, baseando sua teoria no método empírico de distribuição territorial de atrativos e empreendimentos turísticos em seu livro *Planejamento do Espaço Turístico*, onde o autor define espaço turístico como:

[...] é consequência da presença e distribuição territorial dos atrativos turísticos que, não devemos esquecer, são a matéria-prima do turismo. Este elemento do patrimônio turístico, mais o empreendimento e a infraestrutura turística, são suficientes para definir o espaço turístico de qualquer país (BOULLÓN, 2002, p. 79).

Boullón (2002) demonstra seu sistema de componentes do espaço turístico baseado na extensão territorial; no agrupamento e distribuição dos atrativos e equipamentos turísticos a partir de uma escala decrescente descrito como: zona turística (maior unidade de análise), área turística, complexo turístico, centro turístico,

¹ Roberto C. Boullón, arquiteto argentino que trabalha os conceitos de espaço geográfico e seus subespaços, a partir uma metodologia empírica.

unidade turística, núcleo turístico, conjunto turístico e corredor turístico (menor unidade de análise).

O fenômeno turístico, como apresenta Coriolano (2005, p. 79), envolve diferentes abordagens onde em cada uma delas é necessário destacar o papel do espaço na reestruturação da economia e do próprio território, pois no turismo ocorre a interação de lugares, mercados, pessoas, empregos, trabalho, políticas que são a força motriz para o desenvolvimento regional.

Entre os conceitos da geografia e demais considerados neste trabalho, o de região apresenta destaque pela abrangência da Rota Turística Internacional Pantanal - Amazônia - Andes - Pacífico, uma vez que esta cruza fronteiras nacionais e internacionais.

O termo região deriva do latim *regio* que tem como raiz o prefixo *reg* proveniente de regência, regra ou regente. Demonstrando historicamente que esta raiz tem um fundamento político-territorial na divisão do Império Romano, evidenciando uma expressão política, um reflexo do poder romano materializado em um recorte espacial; assume assim uma referência a domínio; limite (CORRÊA, 1986; MARCON, 2012).

A região, como conceito, tem uma escala de percepção variável que perpassa desde o âmbito global, até o subnacional e estadual, motivo pelo qual, numa primeira análise, o debate regional proposto no trabalho fica delimitado ao Estado de Mato Grosso, procura-se entender o termo região a partir de uma abordagem voltada às articulações políticas, logo tendo como parâmetro a geopolítica pois todas as interferências são decorrentes da consolidação de projetos de integração para a região, assim como, as propostas turísticas, relacionados a Rota Turística Internacional Pantanal – Amazônia – Andes – Pacífico, propondo uma organização regional efetiva para sua implantação.

Segundo Rogério Haesbaert (2002), a região deve ser discutida como artefato, arte de subjetivo, construída por relações e fatos ocorridos nos espaços. É real e abstrata ao mesmo tempo sendo produtora dos processos de diferenciação espacial, em diferentes graus, tipos e natureza. Ao mesmo tempo integra a globalização, e é fragmentada (há que se considerar as forças de coesão mais que as questões de união). A região é construída e deve ser considerada pela força de diversos agentes ou fatores sociais [...] mais uma vez atende ao interesse de quem a estuda.

Para o estudo da região é preciso considerar sua multiface e complexidade. Toda regionalização envolve: des-igualização e diferenciação - diferentes graus e diferentes naturezas; homogeneização (relativa) e coesão (funcional ou simbólica); articulação e desarticulação (HAESBAERT, 2012).

Observa-se que a região adquire um caráter epistemológico mais rigoroso, tendo uma delimitação conceitual mais concreta dentre os conceitos chaves da Geografia, nesse sentido, a regionalização pode ser vista como um instrumento geral de análise, utilizando-se da diversidade territorial como uma das implicações metodológicas para o pesquisador e, entendendo o princípio que qualquer espaço pode ser objeto de regionalização, de acordo com os objetos definidos (HAESBAERT, 2010).

A região não pressupõe que seja um agregado de Estados, pode ser um território transfronteiriço que cobre todo ou somente uma parte do território de diversos países contíguos. Podendo assim distinguir diversos níveis geográficos de integração. Segundo Ferrier (2002) a integração mesoregional seria entre territórios transfronteiriços que cobrem totalmente ou parcialmente dois países contíguos compreendendo especificamente ao objeto de estudo deste trabalho entre os três estados brasileiros (Acre, Rondônia e Mato Grosso) e o Peru.

O presente estudo apresenta regiões com diversidade e características peculiares entre si, onde o turismo funciona como o principal elo de conexão. Porém existem conceitos divergentes quanto a caracterização e identificação do termo região turística.

Boullón (2004), não reconhece a existência de regiões turísticas, pois a possibilidade de considera-las incorreria em erro:

Visto que o espaço turístico é entrecortado, não se pode recorrer a técnicas de regionalização para proceder a sua delimitação porque, de acordo com elas, seria preciso abranger toda a superfície do país ou da região de estudo, e caso isso fosse feito, grandes superfícies que não são turísticas figurariam como turísticas, cometendo-se um erro. Isso significa que regiões turísticas não existem. É precisamente para substituir a ideia de região turística que desenvolvemos a ideia de espaço turístico (BOULLÓN, p. 79, 2004).

Em contraposição, o Ministério do Turismo (2004) não apenas considera a existência de regiões turísticas, além de apresentar como um dos principais

programas da Política Nacional de Turismo desde 2004, o “Programa de Regionalização do Turismo – Roteiros do Brasil²”, para o qual a definição de região turística é: “[...] o espaço geográfico que apresenta características e potencialidades similares e complementares, capazes de serem articuladas e que definem um território” (MTur, 2007, p. 28).

Ainda de acordo com o MTur (2007, p. 28) “[...] a região turística ultrapassa os limites geopolíticos preestabelecidos no País, isto é, pode ser constituída por municípios de um ou mais estados ou de um ou mais países”.

Compreendendo a partir de Silveira (2014), historicamente a bacia euro mediterrânea foi considerada a primeira região turística do mundo por concentrar a maior parte de turistas internacionais e internos, onde o centro da região turística mais antiga do mundo gira em torno das margens do Mar Mediterrâneo, na Europa, abrangendo desde a Espanha até a Turquia, estendendo-se também ao longo da costa norte-africana do Marrocos, Tunísia e Egito. Exemplifica-se com isso, que além da existência de uma região turística há possibilidade de pertencer ao mesmo tempo a cenários socioeconômicos e políticos tão diversos, através da atividade turística.

Outro conceito fundamental para melhor análise e compreensão deste trabalho refere-se a percepção e identificação do território pela Geografia. Pois quanto ao entendimento da noção de território relaciona-se a vários aspectos de natureza geográfica, histórica, política, antropológica, econômica, cultural e organizacional, o que pode conferir certa imprecisão.

Por muito tempo entendia-se que território eram os espaços físicos dos Estados Nacionais. Mas é essencial compreender bem que o espaço é anterior ao território. O território se forma a partir do espaço, é o resultado de uma ação conduzida por um ator. Ao se apropriar de um espaço, concreta ou abstratamente esse ator “territorializa” o espaço (RAFESTTIN, 1993).

Entretanto, em alguns casos ainda são tratados como antigamente, por exemplo, quando mencionamos o território brasileiro, estamos nos referindo ao Estado-nação Brasil. Porém, atualmente é comum nos reportarmos ao território de uma empresa, de uma área indígena, ou mesmo ao território em que se encontram

² BRASIL, Ministério do Turismo. Programa de Regionalização do Turismo – Roteiros do Brasil: Introdução à regionalização do turismo. Brasília, 2007.

determinados recursos estratégicos. Estas dimensões foram bem apresentadas por Haesbaert (2004), num plano conceitual que trata sobre a categoria território: a dimensão, jurídico-política, cultural e a econômica.

Os espaços apropriados para o turismo revelam a organização de um território que deve ser visto e analisado de uma perspectiva integradora entre as diferentes dimensões sociais de cada um dos seus agentes. Esta perspectiva integradora nos leva a pensar, o território do turismo e os processos de “territorialização” dos seus diversos agentes, como fruto da interação entre relações sociais e controle do espaço, pelas relações de poder em sentido amplo, ao mesmo tempo de forma mais concreta e mais simbólica, processo mais visível entre os turistas e a população local (HAESBAERT, 2004, p. 74 e 235).

Nesta ótica cabe também considerar apropriado o conceito de Rodrigues (2006, p. 305), “um espaço apropriado, torna-se um território, expressão de poder, poder não somente do ponto de vista político, mas do ponto de vista mais simbólico, de apropriação por meio das representações sociais”.

A perspectiva territorial é essencial para a compreensão do espaço turístico como um sistema complexo em constante evolução que combina atores e o território do qual esses se apropriam e usam, administram e ordenam (SILVEIRA, 2014, p. 24).

Ao demonstrar a Rota Turística Internacional como objeto de estudo desde trabalho é necessário diferenciar território de região, chama-se a atenção para os termos territorialização e regionalização, onde apesar da inicial semelhança quanto aos conceitos de região e território, distingui-los é parte integrante da análise, pois cada um tem foco diferente um do outro. Assim, a territorialização tem relação com as práticas sociais na produção do espaço, e regionalização seria um método ou recorte para análise segundo Haesbaert (2012), sendo a regionalização, o modelo metodológico que melhor compreende o processo de análise deste estudo.

Entende-se que a Geografia é a ciência que estuda a produção espacial e as relações sociais e de poder no espaço geográfico, e o turismo um fenômeno diretamente relacionado às pessoas e aos lugares, havendo uma interface direta e indissolúvel entre as duas áreas. Concordando com Wainberg (apud CORIOLANO, p. 95, 2005) “sem fronteiras não há turismo [...], assim, há que pensar o turismo como um fenômeno geográfico”, logo para que o turismo exista é necessário cruzar os limites territoriais, sejam entre municípios ou entre países.

No subcapítulo seguinte se reafirma a associação entre os temas turismo e geografia de modo a facilitar a compreensão entre a interface conceitual sobre os dois assuntos.

3.1.1 Uma abordagem geográfica do turismo

A partir da década de 70 do século passado que o estudo do turismo no campo da geografia se desenvolveu, especialmente na Europa, acompanhando o desenvolvimento da atividade, impulsionada por um período de crescimento econômico e estabilidade política provocada pelo fim do período de guerras. A atividade turística se expande rapidamente e o espaço por ela modificado surge como um amplo campo de investigações para diversas áreas do conhecimento, principalmente a Geografia (CORIOLANO, 2005).

Conforme Coriolano (2005) o estudo do turismo pelos geógrafos é recente, assim como a atividade, porém os que se dedicam a esse estudo preocupam-se com os espaços apropriados e transformados pelo turismo, como também os impactos do turismo no chamado meio ambiente, analisando de maneira crítica a atividade o que contribui para o crescimento e valorização do turismo visto como um fenômeno socioespacial.

As primeiras publicações geográficas sobre turismo surgiram na Europa, principalmente na França, durante o final dos anos 60 e das décadas de 70 e 80. Elas apresentavam modelos de análise espacial do turismo, configurados em matrizes, demonstrando que a geografia do turismo se desenvolveu baseada nos estudos dos recursos dos espaços naturais. Posteriormente baseou-se nos espaços próprios às recreações e áreas urbanas de interesse turístico e, somente nas últimas décadas a Geografia do Turismo ampliou e diversificou os temas relacionados ao turismo (CORIOLANO, 2005).

De acordo com a Organização Mundial de Turismo – OMT definiu turismo como sendo “o fenômeno que ocorre quando um ou mais indivíduos se trasladam a um ou mais locais diferentes de sua residência habitual por um período maior que 24 horas e menor que 180 dias, sem participar dos mercados de trabalho e capital dos locais visitados” (1990).

Segundo Garcia Netto (2009), a criação de um conceito para turismo, bem como, a definição que realmente o abrange em sua totalidade não é uma tarefa fácil. O que há em comum na maioria dos conceitos encontrados é que o turismo é realmente um fenômeno, seja ele econômico ou social, e até mesmo Beni (2000), que é um dos maiores estudiosos do turismo no Brasil, citado por Bissoli (1999), diz que:

“O fenômeno é tão grande que é praticamente impossível expressá-lo corretamente; ocorre em diferentes campos de estudo, em que é explicado conforme diferentes correntes de pensamento e verificado em vários contextos da realidade social.”

Durante o processo de maior abordagem e estudo do turismo Coriolano (2005) evidencia a especial contribuição do geógrafo alemão Walter Christaller (apud CORIOLANO, p.100, 2005) na teoria das localidades centrais. Christaller apresenta a perspectiva locacional do turismo ao apontar a relação entre periferia e áreas centrais densamente povoadas, identificando como princípio geral, a preferência do turista em conhecer áreas diferentes e distantes de seu *habitat*, logo os fatores locacionais para o desenvolvimento do turismo estão relacionados com ambientes e culturas diferenciadas.

Tais interpretações garantiam a “geograficidade do turismo”, uma vez que, a atividade turística aposta nas diferenças locais e regionais tão valorizadas pela Geografia, Coriolano (2005).

Para Milton Santos (1986) a ideia de que o turismo pertence a Geografia é lógica ao afirmar que “[...] se o turismo está no território, se faz a geografia do movimento, do espaço de comando, do uso competitivo dos lugares, da revalorização dos lugares, da racionalidade dos espaços, ele pertence a Geografia”.

Foi a partir da tentativa em relacionar o turismo com a geografia que surgiram diversas teorias com o objetivo de melhor analisar e compreender o fenômeno turismo sob a luz da ciência geográfica.

Segundo Cruz (2002), a atividade turística seria a única prática social que consome, essencialmente, o espaço, sendo esta ação concretizada através da apropriação do espaço pelo turismo, por meio das diversas formas de consumo ofertadas pela sua cadeia produtiva e que se estabelece entre o turista e o lugar

visitado. A paisagem por constituir a porção visível do espaço apresenta-se como um dos elementos mais relevantes do aspecto “atratividade” para o lugar, no turismo.

[...] “a relação do turista com o lugar visitado é sempre transitória, passageira e, em grande parte das vezes, fugaz e superficial. A paisagem é a primeira instância do contato do turista com o lugar visitado e por isso ela está no centro da atratividade dos lugares para o turismo” (CRUZ, 2002, p. 109).

Ainda de acordo com Cruz (2003, p. 5), o turismo é “[...] antes de mais nada, uma prática social, que envolve o deslocamento de pessoas pelo território e que tem no espaço geográfico seu principal objeto de consumo”. Complementando a ideia de Castilho (1999) destaca que a atividade do turismo não é apenas uma prática social, mas também sócio espacial, redefinindo-se segundo os interesses dominantes na sociedade.

Coriolano (2007, p. 22), define que o turismo “[...] é, antes de tudo, uma experiência geográfica”. Esta atividade se coloca dessa maneira ao “[...] representar uma relação direta entre o homem e os espaços”.

Evidentemente, o espaço não se coloca como um produto comum. Esse espaço, agora é entendido como algo produzido, não se configura como “objeto ou soma de objetos, coisa ou coleção de coisas, mercadoria ou conjunto de mercadorias” (LEFEBVRE, 2008, p. 48). O produto-espaço é um processo contínuo movido por relações sociais.

Oseki (1996, p. 111) destaca que o espaço:

Não é passivo nem vazio, não tem a troca e o consumo como única finalidade e sentido, como se dá com outras mercadorias [...] Como produto [...] o espaço intervém na produção social (organização do trabalho, dos fluxos e estoques de matérias-primas e energias, das redes de distribuição dos produtos). O espaço, entretanto, também é produtor. [...] O produto torna-se produtivo, passando pela extrema abstração.

Não por acaso, portanto, algumas cidades se reorganizam completamente para produzir paisagens atrativas para o consumo e para o lazer, conforme afirmado por Luchiari (1998).

Como a dinâmica do turismo tem um importante papel na formação do espaço e hoje, mais do que nunca a formação de espaços turísticos é uma discussão crescente no âmbito da geografia, já que o turismo tem se tornado um importante

formador de novos espaços e reestruturação de outros - o que alguns autores chamam de “turistificação” de espaços ou lugares turísticos.

Lugar turístico é uma expressão utilizada tanto para se referir a lugares que já foram apropriados pela prática social do turismo como também a lugares considerados potencialmente turísticos. O lugar turístico já apropriado pelo turismo corresponde àquela porção do espaço geográfico cuja produção está sendo determinada por uma participação mais significativa do turismo, relativamente a outras atividades (CRUZ, 2003, p. 7).

Os lugares turísticos são construções culturais (KNAFOU, 1996), da mesma forma que os atrativos turísticos e as paisagens turísticas. O que é considerado atrativo hoje pelo turismo, não era no passado e talvez não seja no futuro (CRUZ, 2003, p. 8-9), analogicamente pode-se comparar ao objeto de análise deste estudo: a Rota Turística Internacional Pantanal, Amazônia, Andes e Pacífico, que só a partir dos últimos anos começou a ser vista como uma região de interesse turístico para os governos do Brasil e do Peru.

3.1.2 A geopolítica na integração regional sul americana e o papel do turismo como agente integrador

Neste subcapítulo pretende-se demonstrar que a atividade turística pode atuar no processo de integração regional sul americana desde que esteja devidamente inserido no propósito político regional.

Ao longo do século XX, diversas contribuições teóricas para geopolítica se desenvolveram naturalmente, em sua combinação: de Geografia, de História, de Ciência Política, de Economia Política e de Sociologia, notadamente sob forte influência francesa, pós-Guerra Mundial (HAUSHOTER, 1986).

Para se compreender a geografia política é inquestionável que as relações de poder assumam uma forma espacial – territorial, uma vez que é no âmbito do espaço que tais relações se materializam. Deve se considerar os fatores mais importantes que interferem nas relações de poder com o espaço geográfico Sánchez³ (1992).

³ Es indudable que las relaciones de poder asumen una forma espacial-territorial, dado que el espacio es el ámbito donde se materializan. Consideremos los factores más importantes que ligan las relaciones de poder al espacio geográfico (SÁNCHEZ, p. 30, 1992).

Ainda de acordo com Sánchez (1992), a geografia política está diretamente relacionada às relações sociais, onde o espaço geográfico intervém como um dos fatores na relação entre poder e contra poder. Obrigando a projetar o espaço geográfico de acordo com as diferentes escalas onde ocorrem as relações políticas, com suas correspondentes relações de poder. Desde o espaço geográfico global, enquanto espaço internacional, onde os estados são uma unidade significativa na dinâmica das relações de poder mundial, até os microespaços da vida social cotidiana e das relações de poder interpessoais.

Inicialmente a geopolítica associava-se as questões de domínio de fronteiras, de soberania territorial, imbuída de uma ideologia militarista, onde o meio físico determinava a ação do homem e do Estado.

Em 1982, a geógrafa Bertha Becker, apresenta uma Geopolítica renovada, em seu clássico livro *Geopolítica da Amazônia: a nova fronteira de recursos*, onde anuncia que inclui o projeto político da geografia. Pois até o momento segundo a autora, “[...] a conotação ideológica e militarista de uma geopolítica em que o meio físico determinava a ação do homem e do Estado, imobilizou a contribuição da geografia que, ameaçada, se esvaziou de seu conteúdo político” (BECKER, 1982).

É partir dessa nova conotação geopolítica menos militarista e mais política que neste trabalho se buscou apresentar o processo de integração regional sul americana, a partir das relações de aproximação política entre os diferentes territórios do continente.

Historicamente, o auge do desenvolvimento industrial latino americano ocorreu nos anos trinta e posteriormente durante a segunda guerra mundial, a partir da substituição das importações possibilitando a criação de uma base econômica destinada ao abastecimento da demanda nos mercados internos. A partir daí, os países sul-americanos, vinculados pela proximidade geográfica, histórica e cultural iniciaram a tentativa de desenvolver formas efetivas para integração, como estratégia política e alternativa econômica para o desenvolvimento da região. Assim foram criadas a ALALC, a ALADI, o Sistema de Integração Centro-Americano, o CARICAM, o Pacto Andino e numerosos acordos binacionais, sendo que todos produziram iniciativas limitadas, tanto por um contexto mundial adverso, quanto pela crítica

situação interna, com a queda das exportações, endividamento externo, inflação alta e instabilidade política⁴ (OVIEDO; GORTARI, 1997).

Contudo após esse contexto e para melhor compreender a precursora iniciativa de integração regional sul americana é necessário assimilar o sentido da expressão “integração regional”: como processo pelo qual os territórios pouco ou nada conectados uns aos outros formam pouco a pouco um conjunto regional distinto do restante do mundo. Esse conjunto é mais do que a simples soma de suas partes (RICHARD, 2014).

Muitos estudiosos admitem dois principais tipos de integração regional: a integração dita “formal” mais simples de compreender, onde os países podem entrar em um acordo regional e formar um espaço comum, por exemplo, o NAFTA, o MERCOSUL, a UNASUL são modelos de integração regional, pois os países membros fazem parte de um acordo regional. Fazer parte de um acordo significa integrar uma parcela do espaço mundial definida por esse acordo, sem prejuízo daquilo que ocorre no seu interior. Trata-se de um processo *top down* (de cima para baixo) controlado pelos governos (RICHARD, 2014).

Outra modalidade de integração regional denominada de “funcional”, também é chamada também de “real” ou “aprofundada”. Trata-se do processo pelo qual as interações entre os territórios próximos crescem a tal ponto que elas terminam por ser mais intensas no interior do que com os territórios situados no exterior. O crescimento das interações é perceptível na geografia pelas práticas dos atores em todos os níveis (indivíduo, empresas, instituições, etc.) (HETTNE; SODERBAUM, 1998; 2000).

No entanto, a definição de integração regional como processo é complexa, pois indica, por exemplo, a ascensão nos níveis da escala do regionalismo (controlada pelos governos), definidos progressivamente segundo Balassa (1972) como: fórum regional, área de livre comércio, união aduaneira, mercado comum, união monetária, união política. A mudança de um nível para outro pressupõe um aprofundamento das interações entre as unidades espaciais componentes do conjunto considerado (RICHARD, 2014).

⁴ Dinámica del intercambio regional em el contexto del MERCOSUR (OVIEDO; GORTARI, p. 204, 1997).

O grande desafio do novo paradigma para a integração regional sul-americana parte da dificuldade de fixá-la como objetivo permanente, pela falta de uma base cultural, passando pela deficiente infraestrutura física ainda existente referente a transportes, energia e comunicação, a qual deve ser idealizada e efetivamente implantada (AMARAL; MELO, 2008).

Nesse cenário geopolítico é possível avaliar a complexidade do desafio sobre a integração regional, respaldada por objetivos comuns, que contribuam, efetivamente na estruturação de projetos nacionais e ganhos recíprocos em termos econômicos de escala e projeção política na dinâmica global (AMARAL; MELO, 2008).

Porém, vale destacar que os esforços em andamento para a integração regional sul-americana foram significativos, com destaque para reunião realizada em Brasília, em setembro de 2000, pelos doze chefes de Estado sul-americanos. Entre tantas discussões relevantes, decidiram pela integração sul-americana, denominada de Iniciativa para Integração da Infraestrutura Regional Sul Americana (IIRSA). Essa se constituiu em uma ação multinacional envolvendo os doze países da região, possuindo como estratégia espacial a integração física da América do Sul, através de doze Eixos de Desenvolvimento Regional (AMARAL; MELO, 2008).

Com o avanço considerável para promover a integração regional sul-americana através da implantação de infraestrutura física (principalmente rodovias e pontes) ligando partes do continente até então isoladas, que a atividade turística surge como importante vetor na criação de novos fluxos e redes.

Não é recente a expressiva projeção para o futuro do turismo, principalmente quanto ao crescimento econômico e o desenvolvimento social. Notadamente proveniente do aumento: do nível de renda, das motivações para viajar, do crescimento de mercados emergentes seguido pelo crescimento de mercados tradicionais, das alterações demográficas, sociais, tecnológicas e da diversificação de destinos (OMT, 2001).

O turismo cada vez mais se destaca no cenário econômico mundial, devido suas expressivas taxas de crescimento, já que a atividade turística é um dos setores de serviços que proporciona considerável retorno na geração de empregos, renda e investimentos.

A Organização Mundial do Turismo⁵ (OMT), em 1998 demonstrou em um de seus relatórios que os maiores fluxos turísticos ocorrem entre fronteiras de países vizinhos, como nos pares Canadá – EUA, Alemanha – França, Alemanha – Itália, Suíça – Itália, Portugal – Espanha, França – Itália, Reino Unido – França, Bélgica – França e México – EUA. Predomina também no turismo internacional o turismo de circuito ou viagens de múltiplos destinos (CORIOLANO, 2005).

Segundo a OMT (2001), a evolução do turismo internacional registrou um crescimento quase ininterrupto ao longo do tempo, alternando em períodos de oscilações econômicas, moderando o crescimento em períodos de recessão e recuperando rapidamente seu elevado ritmo e após os períodos de crise econômica.

Neste sentido, Barreto (2003, p. 40) afirma que “[...] o turismo é considerado por muitos autores como um dos paradigmas da globalização, seria difícil que não houvesse uma grande influência recíproca entre o turismo e a integração” uma vez que, não existirá turismo sem interação, intercâmbio pois trata-se de uma condição *sin equanon* ao processo de integração e para que tal condição ocorra são necessárias algumas condições prioritárias como acesso.

Com a globalização, foi necessária a integração regional para a inserção dos países no mercado internacional, desta forma, os Estados passaram a se organizar e estabelecer elos com o intuito de desenvolver um ambiente de tranquilidade, capaz de proporcionar segurança aos cidadãos de todo mundo.

No que diz respeito às necessidades de aproximação e integração regional, a América do Sul buscou como alternativa de inserção na economia mundial a conexão entre os países vizinhos, para que as fragilidades econômicas fossem superadas e a mesma se tornasse competitiva no novo cenário mundial. Griffiths e Wiesebron (2008, p. 93) relatam que a diplomacia brasileira tem como objetivo a integração regional com os Estados sul-americanos.

Assim, conforme Badaró (2008), a concepção de fronteira para alguns teóricos está baseada no aumento das facilidades dos procedimentos administrativos ao cruzar fronteiras, estabelecidos pelos Estados ou resultantes de acordos internacionais, com o intuito de preservar a liberdade de viajar e estimular o maior

⁵ Principal organismo internacional de turismo, responsável por definir conceitos e dados estatísticos mundialmente.

número de pessoas ao turismo internacional. Acordos entre países visando harmonizar e simplificar tais procedimentos devem ser encorajados. Impostos e encargos específicos que penalizem a atividade turística, contrários à competitividade, devem ser progressivamente reduzidos, quando não puderem ser eliminados.

Nesta perspectiva, cabe ao Estado o dever de harmonizar o ambiente para que o desenvolvimento possa trazer um retorno favorável à população. Assim, Barreto (2003), argumenta que no turismo, as políticas públicas devem desenvolver o turismo de forma equilibrada, onde o Estado deve planejar e controlar os investimentos, com o objetivo de garantir uma infraestrutura básica para a comunidade local, e consequentemente aos turistas.

Com foco em demonstrar a relevância do processo de integração, principalmente para a atividade turística, no próximo capítulo se apresentará através de uma abordagem crítica de estudiosos do processo de integração latino-americana, especialmente sobre o maior projeto (IIRSA⁶) em andamento na atualidade para promover a efetiva integração do continente sul-americano.

⁶ Iniciativa para Integração da Infraestrutura Regional Sul Americana, maior projeto até hoje proposto entre os doze países do continente sul-americano.

4 CONTEXTUALIZAÇÃO DO OBJETO DE ESTUDO

O presente capítulo apresenta o a contextualização do objeto de estudo a partir de um processo histórico evolutivo e suas principais influências geopolíticas.

4.1 A ROTA TURÍSTICA INTERNACIONAL PANTANAL AMAZONIA ANDES PACÍFICO

Neste capítulo são postos diferentes posicionamentos a partir da visão crítica de diversos estudiosos da integração Sul americana, tendo como foco o maior projeto já realizado com tal propósito, além de descrever como surgiu a proposta de implantação da Rota Turística Internacional Pantanal - Amazônia - Andes - Pacífico a partir da conclusão da rodovia interoceânica, projeto este que faz parte de um conjunto de macroprojetos de Iniciativa para Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana, o que propicia a ligação terrestre da fronteira noroeste do Brasil com o Peru, a partir do estado do Acre.

4.1.1 Um breve histórico sobre o surgimento da integração regional sul americana a partir da rodovia interoceânica.

O continente sul americano possui um dos maiores patrimônios naturais do planeta: a Amazônia. Com aproximadamente 7,8 milhões de km², distribuídos em nove países (Brasil, Guiana Francesa, Suriname, Guiana, Venezuela, Colômbia, Equador, Peru e Bolívia), possui aproximadamente 4,5 milhões de km² em território brasileiro. Ao longo das últimas décadas a Amazônia brasileira tem sofrido intensa e devastadora investida de grandes empresas e grupos multinacionais interessados em sua inestimável riqueza e biodiversidade (CUNHA, 2008).

Para Vasconcellos (2011) a IIRSA é um projeto de integração física que visa interligar os países sul-americanos desenvolvendo projetos na área de transportes, energia e telecomunicações com o objetivo de promover um maior desenvolvimento econômico da região ao facilitar o fluxo das cadeias de produção dos respectivos países.

Segundo Hass (1970), um dos principais preceitos à integração econômica dos Estados são a aproximação, interação e adensamento nas relações entre os povos por meio das comunicações e dos meios de transporte.

Nesse sentido, durante a Cúpula de Presidentes de países da América do Sul, realizada em Brasília, no ano de 2000, foi discutida a integração física do continente, processo que culminou com a criação da IIRSA. Criada com o apoio do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), da Corporação Andina de Fomento (CAF) e do Fundo para o Desenvolvimento da Bacia do Prata (FONPLATA), foi acordada na Cúpula de Brasília (I Reunião de Presidentes da América do Sul) em 2000, entre os doze Estados participantes: Brasil, Peru, Bolívia, Argentina, Colômbia, Venezuela, Chile, Paraguai, Uruguai, Equador, Guiana e Suriname (DOUROJEANNI, 2006).

Dentro dos eixos de integração, incluem-se mais de 300 projetos, entre os quais a Rodovia Interoceânica entre Brasil e Peru, justificada, em parte, pela criação de um acesso dos produtos brasileiros até os portos do Pacífico e pela promoção do desenvolvimento da população que vive nesta região (DOUROJEANNI, 2006).

Oliveira, Gonçalves e Ramos (2013) apontam que a IIRSA está organizada de modo a conter, na sua estrutura institucional, desde órgãos que exercem a administração burocrática da iniciativa até grupos que comandam a parte técnica de elaboração dos projetos. Essa estrutura é formada por quatro níveis de decisão: o Comitê de Direção Executiva, as Coordenações Nacionais, os Grupos Técnicos Executivos e os Comitê de Coordenação Técnica. Para guiar os trabalhos dos governos e das instituições financiadoras, foram pensados alguns princípios orientadores para a IIRSA, que são:

- Regionalismo aberto – a América do Sul é pensada como um espaço geoeconômico integrado, sendo necessário reduzir ao mínimo as barreiras internas ao comércio, os gargalos na infraestrutura e nos sistemas de regulação e operação que sustentam as atividades produtivas de escala regional;
- Eixos de integração e desenvolvimento – o espaço sul-americano está organizado em torno de faixas multinacionais que concentram fluxos de comércio atuais e potenciais, nos quais se busca estabelecer um mínimo de qualidade na infraestrutura de transporte, energia e comunicação;

- Aumento do valor agregado da produção – o desenvolvimento e a integração devem servir para garantir um processo de melhoramento constante da qualidade e produtividade dos bens e serviços mediante a inovação e a produção de conhecimento para que a economia gere mais riquezas;
- Tecnologias da informação – o uso intensivo de modernas tecnologias permite uma transformação dos conceitos de distância e espaço, a fim de superar as barreiras operativas dentro da região e aproximar a economia sul-americana aos grandes motores da economia mundial;
- Convergência normativa – para viabilizar os projetos é necessária vontade política dos governos, sendo desenvolvido um foro de diálogo com o objetivo de diminuir os entraves legais;
- Coordenação público-privada – são desenvolvidas estratégias de associações público-privadas para o financiamento dos projetos, como consultas e cooperação para o estabelecimento de um ambiente regulatório adequado.

Para a execução dos projetos foram estabelecidos 10 Eixos de Integração e Desenvolvimento (EID), como mostra a FIGURA 1, sendo eles: Eixo Andino, Eixo Andino Sul, Eixo Capricórnio, Eixo Hidrovia-Paraná, Eixo do Amazonas, Eixo Escudo Guianense, Eixo do Sul, Eixo Interoceânico Central, Eixo MERCOSUL-Chile e Eixo Peru-Brasil-Bolívia (VASCONCELLOS, 2011).

FIGURA 1 - EIXO DE DESENVOLVIMENTO DA IIRSA



FONTE: IIRSA (2015).

A ideia dos “eixos de desenvolvimento” investiga as relações entre a composição modal e o comércio internacional e descreve a localização das principais riquezas naturais da América do Sul e a forma como podem ser empregadas comercialmente, através da melhoria na base viária dos países, buscando uma forma apropriada de inserção no “mundo globalizado” (CARRION; PAIM, 2006).

Os Eixos de Integração e Desenvolvimento são os princípios orientadores da IIRSA cuja definição é a seguinte: dispõe sobre a organização do espaço sul-americano em faixas multinacionais que concentram fluxos de comércio atuais e potenciais para promover o desenvolvimento de negócios e cadeias produtivas.

A expansão da IIRSA tem gerado intenso debate na região sul-americana, hajam vistos os diferentes impactos produzidos. Por um lado, os causídicos da operação exaltam as possibilidades de intensificação dos processos de integração regional, dinamização econômica dos países da região mediante a redução dos custos operacionais, ampliação das vantagens competitivas e possibilidades de

desencadeamento de desenvolvimento local (OLIVEIRA; GONÇALVES; RAMOS, 2013).

Grande parte dos projetos de infraestrutura previstos na IIRSA estão pensados de acordo com uma estratégia de interligação bioceânica da América do Sul, ou seja, ocorre uma tentativa de reduzir as distâncias entre a costa banhada pelo Oceano Pacífico e a banhada pelo Oceano Atlântico (nesse ponto, o Brasil tem importância estratégica pela vasta extensão da sua costa atlântica). De qualquer maneira busca-se a interconectividade entre os eixos propostos, possibilitando, ainda que em menor intensidade, a interligação no sentido longitudinal (OLIVEIRA; GONÇALVES; RAMOS, 2013).

As principais iniciativas cooperativas efetivadas para a construção da Rodovia Interoceânica, estiveram pautadas nas negociações presidenciais e nas iniciativas de integração comercial e financeira dos países da região em paralelo às negociações multilaterais. Ainda dentro desse quadro, os governos buscaram soluções de integração logística e energética de forma planejada a partir dos marcos do projeto de Integração de Infraestrutura Regional da América do Sul (SENHORAS, 2006).

A IIRSA de desenvolvimento nacional e regional teria como objetivo basilar, segundo o discurso oficial, o aumento de capilaridades materiais para a chamada inserção competitiva das empresas e países na economia global, através de corredores de integração física (SENHORAS, 2006).

A construção da estrada começou oficialmente em 2002, mas a maior parte das obras teve início entre 2003 e 2005. Em 2006 foi inaugurada a ponte ligando o Acre ao Peru, na fronteira entre os municípios de Assis Brasil (Brasil) e Iñapari (Peru). A parte brasileira da Estrada do Pacífico foi inaugurada em 2007, quando foram concluídas as obras de asfaltamento e duplicações programadas. Entretanto, a Rodovia Interoceânica (FIGURA 2) começou a funcionar plenamente, com todos os trechos asfaltados no lado peruano, apenas em dezembro de 2010. O custo aproximado de construção da rodovia, apenas em território peruano, foi de aproximadamente 892 milhões de dólares (DOUROJEANNI, 2006).

FIGURA 2 - RODOVIA INTEROCEÂNICA



FONTE: Gazeta do Povo, 2013.

Na maioria dos casos, os grandes sistemas de engenharia são concebidos em acordo com as demandas do capital nacional e internacional, de forma a beneficiar minorias nos lugares onde se instalam. São vetores caracterizados pelo seu quase total descompromisso com o espaço que os abriga, uma vez que promovem uma integração em favor do capital e a constituição de um “espaço econômico” em detrimento dos interesses da maioria (CUNHA, 2010). O aproveitamento racional da região por meio de explorações econômica e ambientalmente sustentáveis depende de estratégias que combinem alta produtividade da terra e uso intensivo de mão-de-obra qualificada, pois essa forma de ocupação permite um adensamento populacional que minimize os aspectos ambientais negativos, abrindo espaço para a realização de grandes projetos que são imprescindíveis para o Brasil (CUNHA, 2008).

Destaca-se que processo de modernização e inserção no comércio global, possui consequências adversas ao interesse de governabilidade ambiental. Primeiramente pela erosão da soberania em um mundo onde a tendência geopolítica é encolher e flexibilizar as fronteiras (CUNHA, 2008).

Seu processo de implantação esbarrou na escassez de recursos financeiros disponíveis para investimentos de tamanha envergadura, impondo a necessidade de agenda prioritária na tentativa de salvar a iniciativa de total fracasso.

Outra tática encontrada para evitar sua falência tem sido a busca pela interconectividade com projetos de infraestrutura dos governos nacionais, como tem ocorrido com o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) no Brasil, foi lançado em janeiro de 2007, no governo de Luís Inácio Lula da Silva. Trata-se de um conjunto articulado de medidas na área econômica que visam ao crescimento econômico do país por meio de investimento em infraestrutura, estímulo ao financiamento e ao crédito, melhoria do ambiente de investimentos, desoneração e aperfeiçoamento do sistema tributário e adoção de medidas fiscais de longo prazo (OLIVEIRA; GONÇALVES; RAMOS, 2013).

A conexão fundamental entre a IIRSA e o PAC é a interconectividade entre os megaprojetos previstos nas respectivas carteiras de obras. Dos projetos previstos na IIRSA para implantação no Brasil, 41,86% são os mesmos existentes na carteira de projetos do PAC. Desse modo, o empenho do governo brasileiro em realizar os projetos do programa nacional contribuiria também para o avanço das metas do programa transnacional (OLIVEIRA; GONÇALVES; RAMOS, 2013).

Neste contexto, situa-se o discurso de implantação da IIRSA, embora mais lenta que o almejado pelos dirigentes dos organismos econômicos financiadores. A IIRSA e o PAC inserem-se nesta estratégia na qual os Estados Nacionais, suportados, também pelo financiamento imposto pelos organismos financeiros multilaterais que investem vultosas somas de capital excedente em megaprojetos de infraestrutura física transnacional, com a finalidade de estabelecer a interligação Inter multimodal e a interconectividade bioceânica, pois a dinamicidade dos fluxos econômicos internacionais nas últimas décadas demonstra ser mais volumosa e promissora no Oceano Pacífico, em detrimento do Oceano Atlântico (OLIVEIRA; GONÇALVES; RAMOS, 2013).

A integração proposta e executada é uma integração econômica que, caso não seja acompanhada de um aprofundamento nos debates sobre princípios e consequências, implicaria na ausência de integração política, podendo conduzir a um efeito reverso – ao invés de desenvolvimento social poderia causar desestruturação social (VASCONCELLOS, 2011).

Ao longo da rodovia, na medida em que se abrem caminhos em territórios até então de difícil acesso, tem-se um complexo de atividades e de interesses que se

ramificam. Na ausência de planejamento e poder público as ameaças como narcotráfico, tráfico de biodiversidade, desmatamento, instabilidade provocada pelos movimentos guerrilheiros, crime organizado, garimpo ilegal, são alguns fatos que tendem a se agravar provocando impactos socioeconômicos e ambientais (VASCONCELLOS, 2011).

O modelo de desenvolvimento para a Amazônia visualizado durante o período militar brasileiro parece revigorar na lógica da globalização (VASCONCELLOS, 2011). Dourojeanni (2006) relata que na região amazônica, por onde passa a rodovia no Peru, é uma área de grande concentração de biodiversidade além de ser habitada por povos indígenas que vivem em isolamento voluntário. Biodiversidade e culturas que devem ser preservadas. O autor ainda descreve que a propaganda governamental, em torno da construção e seus possíveis benefícios econômicos, cria um ambiente de entusiasmo geral ainda que objeções sejam apresentadas e haja dúvidas sobre a veracidade de impacto socioambiental mínimo.

Procópio (2009) aponta que o modelo exportador do Brasil, por exemplo, está baseado nas denominadas monoculturas, em especial do mercado da carne (agropecuária), soja que são comercializados sem valor agregado, fazendo do Brasil, em especial o Estado de Mato Grosso, um exportador de *commodities*.

O caso do Peru não difere em essência e ilustra a afirmativa, uma vez que a sua economia depende, principalmente, da exportação de minérios (cobre, prata, ouro, pedras preciosas). Salienta-se que é esse tipo de comércio que se deseja prosperar, aumentando os lucros com uma saída mais curta para o Pacífico (PROCÓPIO, 2009).

A região em questão, além de apresentar uma das maiores reservas de biodiversidade do planeta, concentra notável diversidade cultural. Delimitada por unidades subnacionais (Estados/Departamentos) de ecossistema amazônico - Madre de Dios (Peru), Acre, Rondônia e Mato Grosso (Brasil), compartilha não apenas aspectos históricos, culturais e econômicos. É, contraditoriamente, uma das zonas economicamente mais pobres e naturalmente mais ricas da América do Sul (SANT'ANA; LEITE, 2013).

A articulação das ações da IIRSA verifica-se inclusive no Plano Estratégico da Organização do Tratado de Cooperação Amazônica (OTCA) para 2004/2012, que ao

corroborar com a visão estratégica da integração física regional, que assinala ser um dos desafios mais complexos para a América do Sul de 2020 é construir um novo paradigma do desenvolvimento amazônico, que na sua essência, consiste em garantir a qualidade de vida das populações ao mesmo tempo em que propõe conservar o patrimônio natural e cultural.

Assim o desenvolvimento da infraestrutura de integração assume um caráter mais amplo e estratégico. Demanda, em consequência, ações integradas e simultâneas de infraestrutura, gestão ambiental e desenvolvimento (CUNHA, 2008).

Dos quatro eixos da IIRSA que abrangem a Amazônia, três têm sua expansão rumo ao Pacífico o que evidencia que a integração continental da América do Sul tem objetivos estratégicos de uma geopolítica, construída visando a inserção na economia internacional. Ou seja, os eixos Peru-Brasil, Amazônico e Andino projetam dois objetivos geoeconômicos sul-americanos explícitos: a expansão do continente rumo ao Pacífico e por fim, ao mercado asiático afim de escoamento de *commodities* agrícolas do centro-oeste brasileiro, em destaque para o estado de Mato Grosso, visando atender ao dinamismo capitalista promissor daquela região: e não menos importante, se destaca o objetivo econômico de construir uma rede de infraestrutura entre a Amazônia e o Pacífico Sul-americano visando garantir as condições de abastecimentos dos centros industriais (CUNHA, 2008).

Considerando especificamente os grandes projetos voltados para a integração física da Amazônia com outros centros, percebe-se que o foco orientador da IIRSA é o mercado internacional. Ou seja, facilitar a exploração da imensa riqueza natural da região por grandes conglomerados econômicos nacionais e internacionais com forte atuação no exterior, relegando a um plano secundário a implementação de políticas públicas para o fortalecimento do mercado interno dos países e à valorização de produtos voltados ao atendimento das demandas das populações de baixa renda (CUNHA, 2008).

Outras variáveis políticas também podem dificultar o processo de integração como as assimetrias econômicas e sociais entre os países, e também ou em consequência disso, a instabilidade política e o grau de funcionamento da democracia. Cabe salientar que a integração política é uma integração democrática.

A democracia é o regime político que condiz com os ideais do diálogo, cooperação, respeito mútuo, entre outros. Esta deveria ser o elemento capaz de promover uma integração forte e estável, atendendo ao objetivo final a que se propõe a IIRSA. No entanto, o contexto da América do Sul é de democracias instáveis marcadas por crises econômicas que geram significados políticos, como altos índices de percepção da corrupção e desconfiança nas instituições políticas e sociais (congresso, partidos políticos, sistema judiciário) (VASCONCELLOS, 2011).

A integração política é resultado de um processo dialogado entre as partes, pensando em seus princípios e consequências, evidenciando um claro posicionamento e vontade política dos Estados envolvidos. Porém, a integração política definida desse modo não é o que se verifica na IIRSA. Segundo Couto (2008), os países estariam integrando suas infraestruturas sem ter claro que tipo de desenvolvimento querem – se algo que impulse o desenvolvimento regional ou que alimente ainda mais o modelo agroexportador típico da maioria dos países da região.

Em outras palavras, a integração sutil, praticamente natural e inevitável acontece sem que o debate político se fundamente sobre questões essenciais, como o modelo de desenvolvimento a ser formulado e devidamente construído em bases concretas (VASCONCELLOS, 2011).

Zellavos (1993) também demonstra preocupação com o significado que o Peru tem para o Brasil para além de uma estrada, ou melhor, de uma rota mais curta para o Pacífico. O autor questiona, dessa forma, o quão fecundas são as relações entre os dois países. Percebe-se na fala do [então] presidente Lula, os projetos de integração em curso (em especial a rodovia do Pacífico) comprovariam que os séculos de distanciamento entre os dois países ficaram para trás, afirmando que chegava ao fim o fato “[...] de que nem o Peru enxergava o Brasil, nem o Brasil enxergava o Peru”.

A integração pelo desenvolvimento, para ser viável, deve pressupor a integração política que nesse sentido significa em essência incorporar a cooperação, o diálogo e o olhar da população tradicional da região. Na corrente de uma neointegração, a lógica é a do mercado, do capital privado, cabendo ao Estado intervir e dialogar para garantir que o lado social não seja menosprezado (VASCONCELLOS, 2011).

No sentido de corroborar para o processo de integração física sul-americana que surge como um “ator coadjuvante”, porém não menos importante a atividade turística que ao ser planejada e fomentada adequadamente promoveria a interação e o intercâmbio, condições basilares para que o turismo exista, desenvolvendo a troca de conhecimento, além do fortalecimento rumo a integração regional mais concreta e durável.

4.1.2 O processo de discussão e constituição da Rota Turística Internacional Pantanal – Amazônia – Andes – Pacífico

Neste subcapítulo é abordado o início do processo de discussão e constituição da Rota Turística Internacional Pantanal - Amazônia - Andes - Pacífico envolvendo o território dos três estados brasileiros Acre, Rondônia e Mato Grosso.

Com a conclusão das obras da rodovia “interoceânica ou transoceânica” que interligaram o Brasil com o Peru, através da fronteira com o Acre, muitas foram as possibilidades vislumbradas. Pois, a partir desse momento surgem novas oportunidades de integração sócio econômica e cultural.

No estado do Acre, com uma série de projetos cujo real objetivo era a consolidação da integração regional, como exemplo, a construção do terminal rodoviário internacional de Rio Branco, surgia então uma concreta possibilidade para a atividade turística, já que a infraestrutura de acesso por terra estava sendo amplamente melhorada, proporcionando a efetiva ligação de destinos turísticos consolidados tanto no Brasil quanto a outros países sul americanos, em especial com o Peru, como Cusco e Machu Picchu (LOBO,2012).

Foi então que a Secretaria Estadual de Turismo e Lazer (SETUL) - Acre, em parceria com o SEBRAE - AC, iniciou o processo de discussão para implementação do fluxo turístico na região, cuja proposta em questão seria a criação de uma “Rota Turística Internacional” que pudesse garantir de forma sustentável a expansão da atividade turística. Nesse momento a ideia seria unir atrativos turísticos com projeção internacional como: Lima (no Pacífico), Cusco e Machu Picchu (nos Andes) no território peruano a Amazônia e ao Pantanal no território brasileiro (LOBO,2012).

No início de 2012, durante a reunião do Fórum Nacional de Secretários Estaduais de Turismo (FORNATUR) é apresentada, embora incipiente a proposta de um projeto que visava fomentar o fluxo turístico entre os territórios do Peru e do Brasil a partir dos territórios de três estados brasileiros: Acre, Rondônia e Mato Grosso (LOBO,2012).

Com a discussão originada e apresentada no âmbito político do poder executivo estadual entre os secretários estaduais de turismo, deu início a uma proposta de projeto que teria como um dos principais agentes articuladores a nível político o SEBRAE dos três estados, cujo objetivo inicial seria a elaboração das diretrizes para a consolidação do projeto (LOBO,2012).

No dia 04 de março de 2012, era assinado em Rio Branco/AC, o Termo de Cooperação 002/2012 que instituía oficialmente a proposta de constituição conjunta de um roteiro turístico integrado denominado Rota Turística Internacional Pantanal - Amazônia - Andes - Pacífico, tendo naquela ocasião além dos principais agentes institucionais de cada um dos estados, em território brasileiro, dos respectivos representantes do SEBRAE, além do representante da iniciativa privada a empresa TRIP Linhas Aéreas (na ocasião a principal empresa representante do setor privada).

Com intuito de estruturar as diretrizes para o planejamento e efetiva consolidação da proposta “Rota Turística Internacional”, o SEBRAE-AC, através da Opah Consultoria, empresa contratada para desenvolver todo processo de planejamento e elaboração técnica do projeto de implantação da Rota, foram estabelecidas ações e respectivos critérios. Também foram definidas as funções no processo de planejamento e implantação do projeto de acordo os seguintes aspectos:

- a) Definição dos territórios envolvidos;
 - Municípios com fluxo turístico consolidado, apelo comercial e inseridos na área de abrangência do Destino Indutor⁷ (preferencialmente raio de até 300 km);
 - Possuir produtos nos segmentos: turismo cultural, turismo de aventura e ecoturismo.

⁷ Os municípios participantes pelo estado de Mato Grosso eram: Cuiabá, Chapada dos Guimarães, Jaciara, Nobres, Poconé e Cáceres.

- Os Estados (AC/MT/RO), por meio dos seus respectivos órgãos oficiais de turismo devem validar os destinos turísticos que serão contemplados na Rota Turística Internacional.

b) Análise da densidade empresarial do território (cadeia produtiva do turismo) e foco de atuação;

c) Identificação e mapeamento dos agentes públicos e privados, existentes e potenciais, com vistas à governança do turismo;

d) Realização de reuniões de articulação com estes agentes;

e) Implantação de um Comitê Gestor da Rota Turística Internacional;

- Por meio de um processo de articulação e mobilização juntamente com as Instâncias de Governança das regiões turísticas, deverão ser identificados os atores a serem envolvidos no processo de roteirização, a partir de três grupos distintos: a comunidade, o poder público e o setor empresarial.

f) Formação de Equipe Técnica:

- Contemplando técnicos dos órgãos oficiais dos Estados do Acre, Mato Grosso e Rondônia e, também, técnicos do SEBRAE de cada Estado. A Equipe Técnica está envolvida mais diretamente com as atividades de apoio/viabilização dos Diagnósticos, Pesquisas e Planejamento Estratégico e, também comporão o Comitê Gestor da Rota Turística Internacional.

g) Realização de um Diagnóstico da Rota Turística Internacional;

h) Realização de Planejamento Estratégico da Rota Turística Internacional (elaboração de um plano de ação);

i) Implantação do Plano de Ação definido para a Rota Turística Internacional;

j) Acompanhamento e avaliação das ações definidas para a Rota Turística Internacional.

QUANTO A DEFINIÇÃO E FUNÇÃO DOS AGENTES ENVOLVIDOS:

Comitê Gestor da Rota Turística Internacional:

É um espaço fundamental para o planejamento participativo, discussão, informação e negociação entre os atores, bem como para a gestão integrada da Rota Turística Internacional.

Este comitê tem a função de acompanhar e articular para a implementação das ações estabelecidas no plano estratégico (Plano de Ações) do Roteiro Turístico Integrado, com foco mercadológico.

Entre os aspectos apresentados de modo a compor a proposta com os critérios e ações que comporiam o projeto da rota, foi realizada uma sondagem de mercado quanto a viabilidade para implantação da rota, tendo como objetivo subsidiar a tomada de decisões entre todos os agentes interessados e envolvidos no processo.

A sondagem de mercado utilizou como metodologia a aplicação de pesquisas por via eletrônica, através de dois tipos de questionários estruturados, sendo um direcionado especificamente para os agentes e operadores de mercado e outro para público final (turistas ou potenciais turistas), de acordo com o relatório de sondagem (SEBRAE-AC, 2012).

Participaram da sondagem 20 (vinte) Agentes e Operadores de Mercado com representação nas cinco regiões do território brasileiro, sendo eles:

Para a sondagem de mercado foram considerados os seguintes focos:

- Questionário específico para os Agentes e Operadores de Mercado;
- Questionário específico para o Público Final (turistas/potenciais turistas)

As pesquisas foram realizadas de forma *online* no período de 24 de setembro a 31 de outubro de 2012. No caso da pesquisa direcionada aos Agentes e Operadores de Mercado a mesma foi monitorada, também, via telefone.

- A aplicação e o monitoramento levaram em conta a busca da maior diversidade possível de respondentes nas cinco regiões do país (sul, sudeste, centro-oeste, norte e nordeste).

SOBRE O GRAU DE CONHECIMENTO REFERENTE A OFERTA TURÍSTICA DO PERU

O Peru já se apresenta como um destino turístico internacionalmente consolidado e com amplos índices de conhecimento por parte do mercado. Esta é uma característica competitiva que deverá ser bem aproveitada em função da promoção e comercialização da Rota Internacional Pantanal – Amazônia – Andes – Pacífico” ao se agregar destinos menos conhecidos mercadologicamente a um destino já consolidado (Peru) o que pode apontar, também, para um aspecto de inovação de ambos os lados (Brasil/Peru) fomentando novas negociações/comercialização de produtos turísticos integrados.

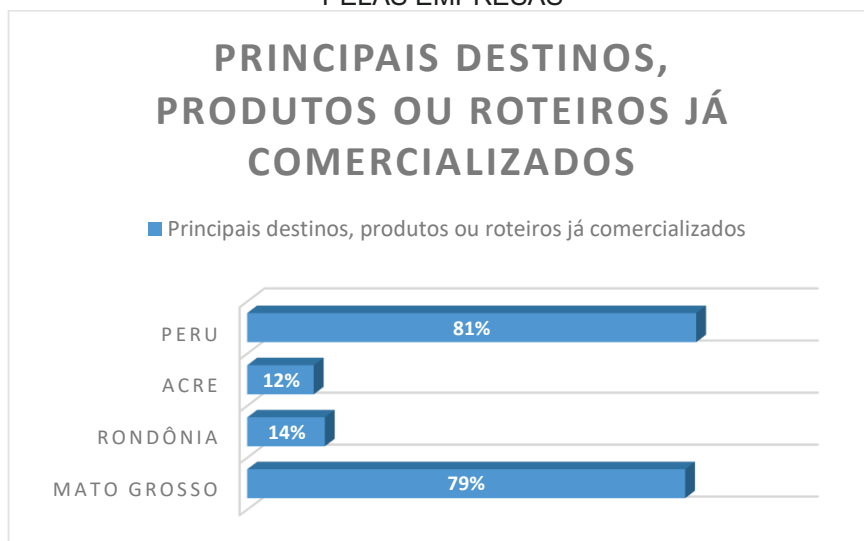
SOBRE OS PRINCIPAIS PRODUTOS OU ROTEIROS JÁ COMERCIALIZADOS PELAS EMPRESAS

O GRÁFICO 1 apresenta de forma sintética, os principais destinos/produtos citados pelos agentes/operadores de mercado pesquisados como sendo aqueles que hoje já são, de alguma forma, comercializados pelos mesmos. O Estado de Mato Grosso e o Peru apresentam-se como aqueles com melhor desempenho de comercialização junto ao *trade*⁸.

Mas é interessante observar que todos os destinos selecionados para compor comercialmente a Rota Internacional Pantanal – Amazônia – Andes – Pacífico (Cuiabá/MT, Chapada dos Guimarães/MT, Nobres/MT, Jaciara/MT, Poconé/MT, Cáceres/MT, Porto Velho/RO, Ouro Preto do Oeste/RO, Guajará Mirim/RO, Rio Branco/AC e Xapuri/AC) já aparecem nos processos de comercialização dos agentes pesquisados, sendo que Acre e Rondônia, atualmente, apresentam menor comercialização.

⁸ Conjunto de membros ou atores de um mesmo segmento ou cadeia econômica.

GRÁFICO 1 - PRINCIPAIS DESTINOS, PRODUTOS OU ROTEIROS JÁ COMERCIALIZADOS PELAS EMPRESAS



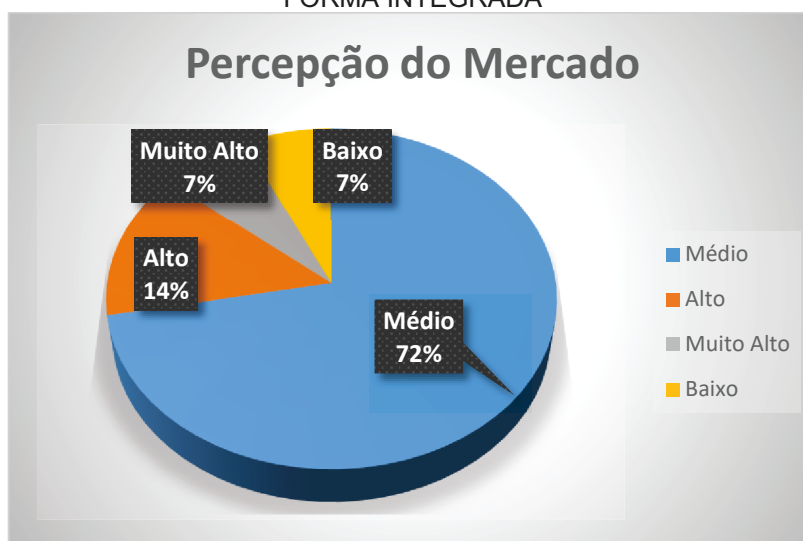
FONTE: Sondagem de Mercado SEBRAE- AC/2012

COMERCIALIZAÇÃO

SOBRE O GRAU DE CONHECIMENTO SOBRE A OFERTA TURÍSTICA DE MATO GROSSO

Na sondagem realizada pelo SEBRAE-AC em 2012, o mercado mostrou 100 % de interesse na comercialização de rotas turísticas envolvendo a região. Quando perguntados sobre qual seria o seu grau de conhecimento da oferta turística do Estado de Mato Grosso os agentes/operadores de mercado da Região Centro Oeste e o Sudeste foram os que apresentaram um maior nível de conhecimento (variando de médio a muito alto) (GRÁFICO 2). Isto aponta para a importância de trabalhar de forma mais específica a promoção/ações de mercado voltadas para as demais Regiões do país, de forma a ampliar o conhecimento sobre a oferta turística do Estado. Entretanto, de forma geral o Estado tem conseguido se fazer percebido em todas as Regiões pesquisadas.

GRÁFICO 2 - PERCEPÇÃO SOBRE O NÍVEL DE PROCURA DO MERCADO PELOS DESTINOS DE FORMA INTEGRADA



FONTE: Sondagem de Mercado SEBRAE- AC/2012

Inicialmente, para melhor compreensão do processo de discussão sobre a constituição da Rota, convém apresentar o sentido proposto ao se definir o termo “rota” e todos os demais elementos conceituais diretamente envolvidos neste processo, uma vez que, de modo conceitual o termo não figura nas discussões entre os estudiosos do turismo, cabendo tal análise entre poucos autores do turismo. Em função disso, neste trabalho o referido termo não se encontra inserido em discussão profunda sobre seu uso ou melhor sentido quando associado à atividade turística, assumindo o papel meramente promocional.

Contudo, na tentativa de enriquecer a discussão sobre o termo em questão, valeria acrescentar alguns conceitos utilizados por estudiosos do turismo sobre a devida utilização de algumas terminologias, baseadas na apropriação do espaço geográfico, pela atividade turística, principalmente quanto a promoção e comercialização, em diferentes escalas.

Talvez ao invés da utilização do termo “rota”, fosse mais apropriado a utilização do termo “circuito”, uma vez que de acordo com Coriolano (2005, p.118) “[...] o turismo de circuito ou viagens de múltiplos destinos”, seria uma tendência para o turismo brasileiro na elaboração de circuitos turísticos ou roteiros integrados, regionalizados, em conformidade com Programa de Regionalização do Ministério do Turismo.

De acordo com Pearce (2003, p. 97) “[...] o circuito turístico também é compreendido como uma viagem a lazer onde são incluídos no roteiro dois ou mais países”.

O entendimento apresentado neste estudo compreende o conceito do termo “rota”, a partir de autores do turismo como Djukitch (1986, apud BAHL, 2004, p. 41), assimilando rota como: “[...] o caminho direcionado rodoviário, marítimo ou aéreo, com indicação de sentido ou de rumo a ser seguido. Denominação bastante utilizada para designar itinerários turísticos planejados, estabelecidos e associados a uma temática” o que se aplicaria devidamente ao objeto de estudo deste trabalho.

De tal modo o roteiro turístico é compreendido como parte integrante de uma rota, ao concordar com Bahl (1989, apud RUSCHMANN; SOLHA, 2006, p. 298) onde um roteiro turístico sincroniza os diversos fatores envolvidos de uma viagem, como: espaço-tempo, bens e serviços. Nesse aspecto, o autor faz menção de que há o espaço físico a ser percorrido, o tempo disponível para usufruir uma programação e para percorrer um espaço, como também, os bens e serviços vinculados. Deve-se mencionar, ainda, o fato de que o roteiro atinge um público alvo, oferecendo um produto passível de consumo e altamente motivador, se exposto de maneira clara e objetiva. Onde os elementos intervenientes são a adequação do meio de transporte a ser utilizado, em função da distância a percorrer; os locais a serem visitados, tanto em termos de quantidade como de qualidade do atrativo; tipos de meios de hospedagem; restaurantes; duração do roteiro; a clientela; e mercado a ser explorado.

Segundo Bahl(2004), os roteiros podem ser classificados de acordo com aspecto espacial em: nacionais (locais e interlocais) e internacionais (país a país, continentais e intercontinentais), estando a rota turística internacional, inserida como um roteiro turístico internacional (país a país), uma vez que a mesma abrange os territórios do Brasil e Peru.

Ainda de acordo com Bahl (2004, p.42) o constante crescimento dos fluxos de viajantes comprovam a complexidade de interações oriundas da circulação humana, associados a um objetivo ou temáticas diferenciadas. Logo, emerge um universo muito amplo de possibilidades para criação e inserção de novos produtos no mercado, baseados em roteiros turísticos, o que demonstra a necessidade de adequação das

localidades receptoras em prol do melhor aproveitamento e adequação de seus atrativos.

Concordando com a perspectiva de um dos principais estudiosos e apesar de conceitualmente a terminologia para rota não ter sofrido muitas mudanças significativas, sendo a mais recente apresentada pelo Ministério do Turismo (2007), onde tanto o conceito de rota como de roteiro apresentam similaridades ao reforçarem o caráter de promoção e comercialização de itinerários turísticos.

Segundo o Mtur (2007) “rota é um percurso continuado e delimitado cuja identidade é reforçada ou atribuída pela utilização turística a rota é um itinerário com contexto na história, ou seja, o turismo se utiliza da história como atrativo para fins de promoção e comercialização turística”. Na rota, existe uma sequência na ordem dos destinos a serem visitados e há sempre um ponto inicial e um ponto final. Sendo importante ressaltar, também, que uma rota pode contemplar vários roteiros e perpassar várias regiões turísticas, o que vai ao encontro do processo de inclusão de roteiros integrados, devidamente contemplados no Programa de Regionalização do Turismo.

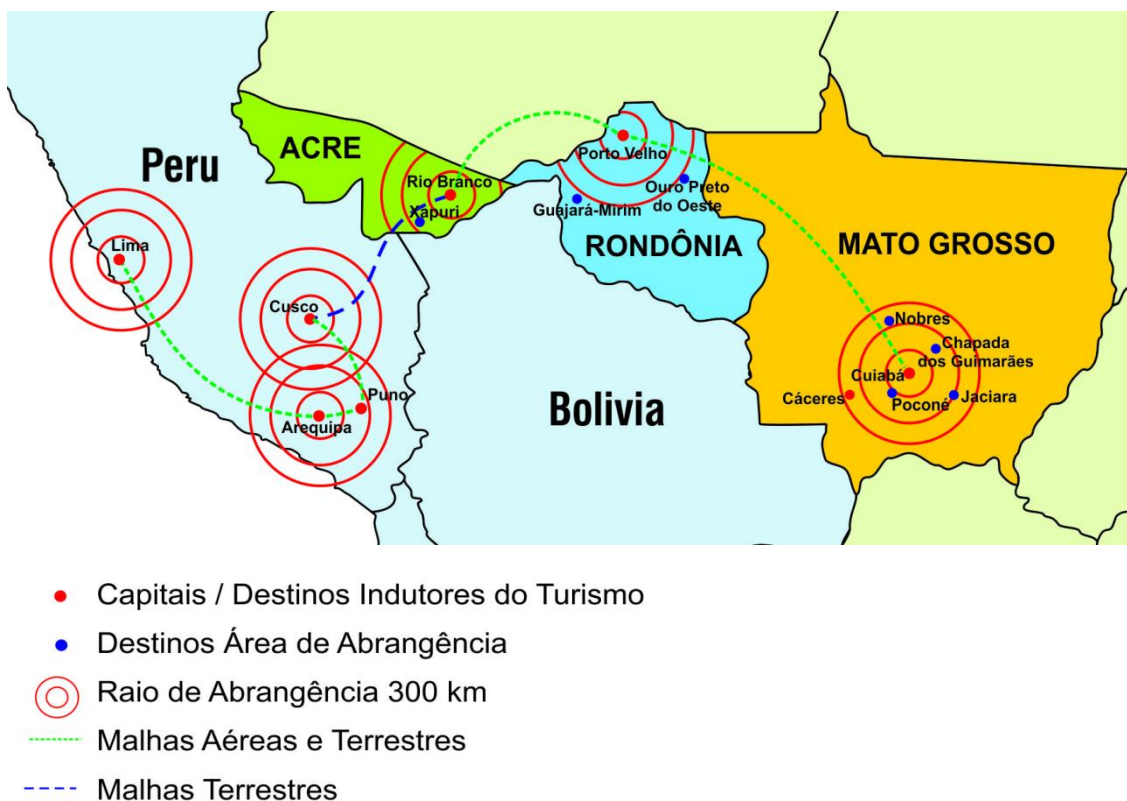
Ainda de acordo com a definição do MTur (2007) “o roteiro turístico é um itinerário caracterizado por um ou mais elementos que lhe conferem identidade, definido e estruturado para fins de planejamento, gestão, promoção e comercialização turística”. O roteiro turístico é mais flexível, pois não exige uma sequência de visitação. Não tem obrigatoriamente um ponto inicial e um final. O turista começa a visitação de qualquer um dos destinos. Um roteiro turístico pode perpassar uma ou várias regiões e uma ou várias rotas, sendo eminentemente temático.

Sendo assim, pode-se concluir que o projeto “Rota Turística Internacional” se enquadra em um processo geopolítico regional que possui como diretriz o programa de regionalização do turismo, do Ministério do Turismo com o propósito para desenvolvimento de um roteiro turístico integrado entre regiões turísticas de três estados no território brasileiro, além do território peruano.

A “Rota Turística Internacional Pantanal – Amazônia – Andes – Pacífico” se apresenta como uma estratégia de diversificação da oferta turística regional, com apelo específico que se configura como resultado da integração dos destinos indutores de desenvolvimento do turismo regional: Cuiabá (MT), Porto Velho (RO) e

Rio Branco (AC), no território brasileiro e Cusco, Arequipa e Lima em território peruano (FIGURA 3).

FIGURA 3 - REGIÃO DA ROTA TURÍSTICA INTERNACIONAL



FONTE: SEBRAE-AC (2012).

A Rota Turística Internacional Pantanal – Amazônia – Andes – Pacífico é constituída por quatro macrorregiões turísticas, cujas características são apresentadas a seguir:

Macrorregião do Pantanal: O pantanal mato-grossense está localizado na região Sudoeste e corresponde, segundo o IBGE (2010), a uma área total de 88.094 km², ou seja, 9,7% do Estado de Mato Grosso, a uma altitude média de 190 m. A distância média dos municípios até a capital é de 204 km. O pantanal mato-grossense se apresenta como a maior área inundável contínua do planeta, submetida às inundações do Rio Paraguai e seus afluentes. Compreende como destino indutor à Capital do Estado de Mato Grosso, Cuiabá. Seu símbolo é a onça pintada (FIGURA 4).

FIGURA 4 - ONÇA PINTADA - SÍMBOLO DO PANTANAL



FONTE: SEDTUR/MT (2013).

Macrorregião da Amazônia: A Amazônia, uma das maiores reservas da biodiversidade do planeta, escondendo em seu interior uma riqueza natural incalculável. A densa floresta é formada por espécies de grande porte, não raramente com mais de 50 metros. A floresta amazônica (FIGURA 5) compreende boa parte do território brasileiro, além do território peruano, abrangendo os Estados de Rondônia e Acre com suas respectivas capitais, Porto Velho e Rio Branco, como destinos indutores.

FIGURA 5 - FLORESTA AMAZÔNICA



FONTE: SETUL/AC (2012).

Macrorregião dos Andes: Os Andes peruanos compreendem alguns dos mais belos setores da Cordilheira dos Andes, sempre com suntuosos e imponentes cenários (FIGURA 6) que facilmente superam os cinco mil metros de altitude e se estendem desde a fronteira com Chile e Bolívia ao sul até a fronteira com o Equador

ao norte. Compreende como destinos indutores no território peruano: Arequipa e Cusco.

FIGURA 6 - MACHU PICCHU - PERU



FONTE: PROMPERU/PERU (2013).

Macrorregião do Pacífico: Conhecida localmente como Chala e com 3.080 km de extensão, a costa peruana compreende uma estreita faixa longitudinal que se estende desde o Oceano Pacífico até a parte ocidental da Cordilheira dos Andes. Cortada de norte a sul pela “Carretera Pan americana”, é a região de maior densidade demográfica do país, contando com 52,1% da população total. Compreende como destino indutor a capital peruana: Lima (FIGURA 7).

FIGURA 7 - PRAÇA DOS AMORES - COSTA DO PACÍFICO - LIMA - PERU



FONTE: O autor (2013).

A Rota Turística Internacional “Pantanal, Amazônia, Andes e Pacífico” é uma estratégia de comercialização e diversificação da oferta turística dos Estados do: Acre,

Rondônia e Mato Grosso, de forma integrada e com foco no mercado (SEBRAE-AC, 2012).

Trata-se de um processo gradativo, dinâmico e, ainda, em construção. Porém, vale ressaltar que algumas políticas desenvolvidas no Brasil, nos últimos anos vão ao encontro à proposta da rota turística internacional como: o programa de regionalização do turismo e o programa de fomento ao turismo de fronteira (FRONTUR), ambos do Ministério do Turismo.

Um dos objetivos do Programa de Regionalização do Turismo, do Ministério do Turismo é a diversificação da oferta, pois é ela que ocasiona a expansão do mercado, o surgimento e a consolidação de segmentos turísticos variados.

A roteirização se apresenta como uma estratégia fundamental para atingir esse objetivo, que só poderá ser efetivado com a inserção de produtos diferenciados nos mercados: nacional e internacional. Desse modo, pode-se entendê-la como o processo que estrutura a oferta de uma ou mais regiões turísticas, em um produto rentável e comercialmente viável. Uma vez que, a segmentação, pode ser entendida como uma forma de organizar o turismo para fins de planejamento, gestão e mercado.

A segmentação e a roteirização turística quando devidamente combinadas auxiliam no processo de identificação, elaboração e consolidação de novos produtos turísticos, além da estruturação e qualificação contínua dos mesmos, de tal modo, que possam contribuir para o desenvolvimento do fluxo de turistas, elevando a média de permanência destes nas regiões turísticas e, conseqüentemente fomentando a distribuição de renda, favorecendo a geração e ampliação de postos de trabalhos, a promoção da inclusão social e a redução de desigualdades regionais e sociais. Criando as condições para alcançar os objetivos propostos para a regionalização do turismo.

Por outro lado, demanda uma coordenação e gestão eficientes, capaz de reunir empresas e entidades em torno de um projeto comum. Já o incremento da competitividade dos aglomerados, via ações coletivas, dependem de agentes que planejem, executem e coordenem tais ações.

Nesse sentido o Programa de Regionalização do Turismo, estabeleceu a diretriz operacional de criação das “Instâncias de Governança Regionais” entendidas como instrumento de participação da sociedade nos processos decisórios e na gestão

da atividade turística, além de servirem como mecanismo de qualificação e ampliação da oferta turística regional e, deste modo, induzirem a integração dos municípios com vista ao desenvolvimento regional MTur (2007).

A partir desse cenário político favorável, foram realizados diversos encontros e reuniões entre os estados parceiros (FIGURA 8), envolvendo o Ministério do Turismo, Embratur e Ministério das Relações Exteriores, com o intuito de promover a integração a partir da atividade turística através da implantação da Rota Turística Internacional.

FIGURA 8 - REUNIÃO DE SECRETÁRIOS DE ESTADO NO MINISTÉRIO DO TURISMO



FONTE: YURE LOBO (2012).

Entre as ações concretas com a efetiva colaboração dos órgãos federais, estão: a criação da logomarca da rota (FIGURA 9), confecção de material promocional e a elaboração do guia rodoviário em três idiomas: português, inglês e espanhol, nos moldes do mesmo guia desenvolvido pela construtora da rodovia no Peru. Também foram realizadas expedições entre motociclistas com o objetivo de chamar do público para a integração via terrestre que já existia.

FIGURA 9 - LOGOMARCA DA ROTA TURÍSTICA INTERNACIONAL



FONTE: EMBRATUR (2014)

Outro projeto relevante que seria complementar ao programa de regionalização, que fortaleceria o turismo de curta distância, além de desenvolver o turismo entre os países sul americanos, principalmente entre os do MERCOSUL, o Programa Turismo de Fronteiras (FRONTUR), criado pelo MTur em 2011, ainda no ano de 2017 não foi devidamente implantado.

O Brasil faz fronteira ao longo de 15,7 mil quilômetros, o que compreende 11 estados e 588 municípios, em território brasileiro. Segundo a Organização Mundial de Turismo (OMT), “80% do turismo internacional é realizado entre países próximos ou que compartilham limites geográficos” (ABEOC, 2011).

De acordo com o MTur (2011), “no Brasil, a entrada de turistas por meio das fronteiras representa 39% do movimento turístico. Na França, mais de 70% dos visitantes são de países fronteiriços, enquanto no México, mais de 80%. Os viajantes da América do Sul são os que mais apreciam destinos brasileiros: em 2010, foram 2.384.186 visitantes. No mesmo período, os europeus somaram 1.614.864 e os viajantes da América do Norte, 734.998” (MTur, 2011).

A proposta seria de incrementar o fluxo de turistas entre os países vizinhos, auxiliar na preparação dos estados fronteiriços para os megaeventos de 2014 e 2016, fortalecer a formatação de roteiros turísticos integrados e aprimorar os sistemas de informações e de atendimentos dos portões de entrada. Além disso, o programa propunha entre outras ações o aperfeiçoamento dos mecanismos de coleta e tratamento de dados estatísticos, como o fluxo de turistas entre os países (MTur, 2011).

Cabe destacar que de acordo com o anuário estatístico do Ministério do Turismo 2015, ano base 2014, o número de turistas internacionais que chegaram ao Brasil, via terrestre, provenientes da América do Sul, em especial do Peru, apresentou um aumento real de 52% em relação ao ano anterior, conforme demonstrado na QUADRO 4.

QUADRO 4 - TURISMO RECEPTIVO, CHEGADA DE TURISTAS, VIA TERRESTRE ANOS 2013 - 2014

Continentes e países de residência permanente	Chegada de turista por via terrestre											
	Janeiro		Fevereiro		Março		Abril		Maio		Junho	
América do Sul	2013	2014	2013	2014	2013	2014	2013	2014	2013	2014	2013	2014
Peru	937	3089	1079	2450	1844	1652	1473	1933	1701	2261	1722	4644
	Julho		Agosto		Setembro		Outubro		Novembro		Dezembro	
	2013	2014	2013	2014	2013	2014	2013	2014	2013	2014	2013	2014
TOTAL	2588	2931	2461	2626	1219	2061	2583	2441	2172	2168	1724	4356
	2013						2014					
	21503 Turistas via terrestre						32612 Turistas via terrestre					

FONTE: Anuário estatístico, 2015 ano base 2014 – Dpto. de Polícia Federal e Ministério do Turismo

No programa de fomento ao turismo de fronteira (FRONTUR) os estados: do Acre, Amapá, Amazonas, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Pará, Paraná, Rio Grande do Sul, Rondônia, Roraima e Santa Catarina seriam diretamente contemplados.

Ainda segundo o MTur durante o ano de 2014 as ações do Frontur estariam concentradas em Mato Grosso e no Amazonas – estados-sede da Copa do Mundo FIFA 2014 e no Acre, tendo em vista a rodovia interoceânica, que faria a ligação entre Rio Branco e Lima.

5 RESULTADOS E DISCUSSÃO

5.1 O TURISMO NO ESTADO DE MATO GROSSO E AS POLÍTICAS DE INTEGRAÇÃO REGIONAL

O Estado de Mato Grosso possui uma privilegiada localização geográfica no centro da América do Sul, na região Centro Oeste brasileira, o Estado é o terceiro maior da Federação do Brasil com área total de 903.198,091 km² segundo o IBGE (2010).

Tal localização privilegiada se justifica por alguns motivos, o primeiro deles é por possuir uma área fronteira, estabelecendo divisa com a Bolívia, assim se coloca estrategicamente no que se refere a integração sul americana, tanto pelo comércio, turismo ou mesmo, relações políticas. Esta posição estratégica já fez de Mato Grosso um dos mais importantes estados do Brasil para garantia da soberania nacional contendo o avanço da colônia espanhola sobre o território brasileiro.

O outro motivo que justifica o privilégio sobre a localização de Mato Grosso diz respeito diretamente a atividade turística. Por estar no Centro da América do Sul, o Estado é o único do país a abrigar 3 biomas diferentes, ou seja, áreas naturais com características de fauna, relevo e vegetação que se distinguem. Como: o Pantanal, a Amazônia e o Cerrado.

Estas características naturais fazem do Mato Grosso um dos estados brasileiros mais ricos em recursos naturais, para atividades de agricultura, pecuária e, sobretudo o Turismo.

Porém, por muito tempo, Mato Grosso ficou à margem das políticas de desenvolvimento do Brasil, um estado quase que esquecido pelo resto da nação só começou a se desenvolver a partir da década de 1970 quando segundo Higa (2005, p.8) “[...] passou a receber estímulos para ocupação de seu território proveniente de diversos programas federais e estaduais que rapidamente o transformaram em um dos maiores produtores agropecuários do país”.

A intensa urbanização que sofreu a partir dos anos 70 que se estende até os dias atuais, são reflexos de uma série de fatores iniciados com o processo de ocupação do oeste brasileiro. Segundo o IBGE (2010), em 2010 o Estado contava

com uma população de 3.035.122 habitantes distribuídos em 141 municípios e a projeção para o ano de 2016 é que atinja 3.305.531 habitantes distribuídos nos mesmos 141 municípios.

A distância em relação aos grandes centros urbanos e polos industriais do país sempre dificultaram a inserção de Mato Grosso no processo de globalização econômica o que condicionou o estado a se tornar um fornecedor de matéria prima. Porém, a visão estratégica do Estado é novamente valorizada, em especial pelos avanços econômicos conquistados para fortalecimento da economia nacional, reinserindo Mato Grosso no processo de desenvolvimento. As ações mais significativas nos últimos tempos foram a construção do Gasoduto Brasil-Bolívia, a ativação da hidrovía do Rio Paraguai e a implantação de ferrovias e rodovias para exportação da produção – tanto para o Atlântico como para o Pacífico, a exemplo da rodovia interoceânica ou bioceânica.

Isso reflete especialmente na organização dos meios de produção, que sempre foram baseados especialmente na agricultura e pecuária, que aos poucos vêm sofrendo alterações adaptando-se aos novos modelos emergentes de geração de renda, como é o caso do Turismo.

Porém em relação ao turismo somente em 1938 é que surgem ações de incentivo e organização da atividade. De acordo com Secretaria Estadual de Desenvolvimento do Turismo - SEDTUR (2001, p. 21-22), a evolução institucional da atividade se deu a partir de algumas referências históricas:

- 1938 – institui-se, por meio de Decreto Estadual, a 1ª medida Governamental para o Setor do Turístico, criando-se a Reserva Termal de Águas Quentes, no atual município de Santo Antônio do Leverger, onde na década de 40 construiu-se um pequeno empreendimento turístico;

- Década de 1960 – reflexos do advento de Brasília, integração do Estado economia do Centro-Sul, o crescimento regional e os fluxos migratórios para a Amazônia Mato-grossense e a importância geopolítica de Cuiabá incentivaram a criação e expansão da rede hoteleira de Cuiabá (nível privado e autônomo);

- 1974 – criação do Conselho Estadual de Turismo e a Empresa Mato-grossense de Turismo (TURIMAT), vinculada à Secretaria de Indústria, Comércio e Turismo;

- 1976 – O Conselho Nacional de Turismo declara Chapada dos Guimarães e Cuiabá como áreas prioritárias de interesse turístico.

- 1978 – Criação do Parque Estadual de Águas Quentes com 1.500 ha.

- Década de 1970 – Participação no Conselho Nacional de Turismo e Embratur para criação de programas setoriais e elaboração do Plano Diretor do Turismo de Chapada dos Guimarães.

- 1981 – Investimentos do Governo na infraestrutura do Parque de Águas Quentes.

- Primeira metade da década de 1980 – divulgação de Mato Grosso para os operadores turísticos com a campanha publicitária: “Mato Grosso, um paraíso natural a sua espera”.

- Segunda metade da década de 1980 e início da década de 1990 – refluxo das ações governamentais e deterioração de infraestruturas turísticas como o acesso ao Pantanal;

- 1993 – Criação da AMPTUR - Associação dos Municípios com Potencial Turístico;

- 1994 – Criação do Fórum Empresarial de Turismo e elaboração do plano de ação integrada entre o governo estadual, iniciativas privadas e empresários, idealizando a criação da Festa Internacional do Pantanal;

- 1995 – Criação da SEDTUR – Secretaria Estadual de Desenvolvimento do Turismo em Mato Grosso.

- 2003 – Criação do Fórum Estadual de Turismo e do Conselho Estadual de Turismo.

Em 2003 surge o primeiro projeto realmente consistente que contemplaria o turismo para o Estado de Mato Grosso. Com o BIRD Pantanal, o turismo é visto como prioridade para o Estado, devido as potencialidades existentes e também como ferramenta para trabalhar a sustentabilidade ecológica – principal foco do projeto (MORENO, 2005).

Além de poucas e pontuais propostas com intuito de fomentar o turismo, o que acontecia em Mato Grosso eram ações pouco integradas de secretarias e prefeituras sem uma estratégia traçada para o Estado como um todo.

Neste mesmo período da década de 1990, Cuiabá já passava por significativas mudanças econômicas, crescimento e desenvolvimento do setor de indústria, comércio e serviços, inclusive o turismo. Mesmo sem um processo integral de planejamento da atividade, alguns atores do *trade* começam a desenvolver estratégias conjuntas, para curto, médio e longo prazo, tendo a cidade de Cuiabá como principal ponto de apoio ao Turismo.

Com a criação do Ministério do Turismo, também em 2003, o Brasil, pode planejar melhor suas estratégias para o desenvolvimento do turismo nacional. Até então o órgão máximo que respondia pelo turismo no âmbito Federal era a Embratur. Uma das ações da Embratur em Mato Grosso foi a contemplação no PNMT – Programa Nacional de Municipalização do Turismo, uma estratégia nacional para fortalecer a administração pública e multiplicar as ações para o turismo. O resultado deste projeto foi uma relativa divulgação de Mato Grosso a nível nacional, especialmente com o Festival Internacional de Pesca de Cáceres e o início da discussão sobre o turismo em alguns municípios de Mato Grosso.

Após a criação do Ministério do Turismo, foi formulado um Plano Nacional para o Turismo que tem como uma das propostas o Programa Nacional de Regionalização do Turismo. Este programa tem como objetivo descentralizar as ações e estratégias, fortalecer a participação da comunidade no processo de desenvolvimento do turismo (MTUR 2008).

Em 2003, a SEDTUR (Secretaria de Desenvolvimento do Turismo de Mato Grosso) formula a Política Estadual de Turismo de Mato Grosso 2004-2013, sendo o primeiro esboço de política pública especificamente voltada para o turismo. Segundo a SEDTUR (2003) os fatores estratégicos para desenvolver o turismo no estado são:

- 1) Gestão institucional e pública para o desenvolvimento do turismo;
- 2) Participação da comunidade no planejamento turístico;
- 3) Municipalização e regionalização do turismo;
- 4) Formatação e Certificação da qualidade do produto turístico;
- 5) Indicadores do Turismo no Estado;
- 6) Conhecimento, Valorização e proteção do patrimônio natural, histórico e cultural;
- 7) Incentivos e financiamentos disponibilizados;

8) Estratégias de promoção e divulgação do produto turístico mato-grossense.

Assim, como resultado das estratégias propostas pela política estadual de turismo, em concordância com o programa de regionalização do turismo, do Ministério do Turismo, o estado de Mato Grosso foi dividido em regiões turísticas (FIGURA 10) contendo:

- 4 Macrorregiões – Estas foram denominadas de polos, sendo que em cada um foi incentivado à formação de um fórum representativo. São eles: Polo Cerrado, Polo Amazônia, Polo Araguaia, Polo Pantanal e posteriormente criada a Região metropolitana.

- 15 Microrregiões – Estas microrregiões turísticas têm o objetivo de se interagirem criando roteiros capazes de atender a uma demanda de nível internacional.

FIGURA 10 - REGIÕES TURÍSTICAS DE MATO GROSSO



FONTE: SEDTUR (2013).

Entre os anos de 2010 e 2015, o programa de regionalização do turismo, sofreu algumas discontinuidades, reformulações, ausência de recursos, falta de incentivo,

e apoio por parte do Ministério do Turismo, porém, ainda ocupa posição privilegiada entre os principais programas de fomento da atividade turística no Brasil. Apesar das dificuldades, explicitas na condução de programa pelo MTur, não são poucos os exemplos de sucesso quanto a implantação de roteiros integrados no país.

Cabe destacar que antes da proposta de implantação da rota turística internacional PAAP, que até o momento contou com a participação e colaboração dos agentes políticos representativos do turismo no estado de Mato Grosso, inclusive com o apoio de autarquias federais, existiram outras propostas de formatação de roteiros turísticos integrados e fomento ao intercambio transfronteiriço no estado.

Diversas discussões e debates sobre as possibilidades “concretas” de fomento das relações comerciais com os vizinhos sul americanos foram realizadas no estado de Mato Grosso, de modo a promover a conexão via Pacífico, estreitando as fronteiras e estabelecendo a integração necessária para o desenvolvimento. Porém, as possibilidades até então propostas sempre incluíam a Bolívia como principal alternativa, o que não se apresentou muito viável por uma série de condições, desde a infraestrutura inexistente até a falta de apoio político.

Para Garcia Netto(2009) O primeiro olhar no sentido da rota foi dado por Carvalho(2006), que desenvolveu sua dissertação de mestrado a partir do “Estudo de viabilidade da Rota” Esse projeto possibilitou uma viagem de estudos que percorreu o trajeto em 2006, cujo objetivo era conectar Mato Grosso ao Pacífico através da Bolívia, uma vez que na época a Rodovia Interoceânica não estava concluída. O que culminou em diversos contatos entre academia, governos e iniciativa privada. Bem como na realização de viagens com os mais diversos objetivos, mas de concreto mesmo obteve-se apoios que pouco ou nada saíram de intenções de papel.

Apesar de não ter ficado clara a necessidade do devido apoio entre as políticas do Governo do Estado e do Ministério do Turismo, destaca-se a iniciativa empreendida na criação, em maio de 2006, do IPP (Instituto Pantanal Pacífico) com o apoio da Associação Mato-grossense de Municípios (AMM).

Talvez as principais diferenças aparentes entre as propostas, além do fator temporal, seria o fato da iniciativa da Rota Pantanal - Amazônia - Andes - Pacífico, surgir diretamente e especificamente de um agente político, enquanto o primeiro foi endógeno (partiu inicialmente de uma representante da sociedade civil) sem o devido

aporte político necessário para desencadear o processo de implantação e fomento de um projeto com tamanha proporção.

No próximo subcapítulo aborda-se o processo de idealização e planejamento a partir da visão dos principais agentes institucionais de Mato Grosso que tiveram maior influência e participação sobre o projeto de concepção da rota turística internacional.

5.2 O PROCESSO DE IDEALIZAÇÃO E PLANEJAMENTO DA ROTA TURÍSTICA INTERNACIONAL NO ESTADO DE MATO GROSSO A PARTIR DA VISÃO DOS PRINCIPAIS AGENTES ENVOLVIDOS

Em 2012, a ideia de formatar e promover a Rota Turística Internacional com a inserção do Estado de Mato Grosso ganha um propósito estratégico diferenciado com foco no mercado turístico sul americano, principalmente a partir da realização de dois megaeventos, no Brasil.

Durante os anos de 2014 e 2016 o país sediaria eventos de repercussão mundial, como a Copa do Mundo de Futebol de 2014 e os jogos olímpicos, em destaque a capital do Estado de Mato Grosso que no ano de 2014 seria uma das doze cidades sede, a receber jogos oficiais da Copa do Mundo de Futebol. Frente as expectativas de toda projeção que um evento de tal porte pudesse trazer ao Estado de Mato Grosso, principalmente ao setor turístico, beneficiado diretamente por toda mídia espontânea produzida pelo evento, além de uma série de projetos de infraestrutura desenvolvidos com o objetivo de modernizar a capital mato-grossense tornando-se em legado para cidade.

Com este cenário promissor que a proposta de inserção do Estado de Mato Grosso, ganhou diferencial estratégico onde o pantanal mato-grossense já notadamente um destino conhecido internacionalmente poderia agregar ainda mais a um projeto que tinha como objetivo principal a estruturação de um roteiro turístico internacional integrado, com base nos princípios de: cooperação, integração regional e sustentabilidade ambiental, econômica, sociocultural e político institucional, de modo a contribuir na diversificação da oferta turística brasileira por meio da formatação de um novo produto qualificado para os mercados nacional e internacional.

O projeto contava com a necessidade iminente de uma articulação política no âmbito governamental para sustentar a proposta de integração regional, não somente dos estados brasileiros parceiros (Acre, Rondônia e Mato Grosso), como também em nível internacional, com o Peru.

Contudo, a proposta também visava a promoção turística integrada de estados brasileiros e de um outro país, no caso o Peru, com intuito claro de promover a integração regional nacional e internacional, fazia-se necessário verificar todas as questões legais pertinentes ao projeto.

O processo de mobilização dos atores no âmbito do estado de Mato Grosso para formatação da rota envolveu prioritariamente representantes do órgão público estadual de turismo de Mato Grosso, SEDTUR (Secretaria de Estado de desenvolvimento do Turismo) e a Superintendência Regional do SEBRAE- MT (Serviço de Apoio às Micro e Pequenas Empresas), tais atores figuram como os principais agentes políticos do processo, responsáveis pelo desencadeamento das ações que efetivamente validariam a constituição e o planejamento da Rota no estado.

Com o objetivo de identificar e descrever a participação dos agentes envolvidos durante essa fase de idealização e planejamento da Rota que os respectivos atores foram divididos em dois grupos distintos para melhor compreensão e análise das informações coletadas durante as entrevistas realizadas para esta pesquisa.

Sendo a divisão realizada entre o grupo: dos agentes políticos e o grupo agentes representativos, ou os que integraram o comitê gestor. A constituição do comitê gestor de Mato Grosso, ocorreu após reunião do Fórum Estadual de Turismo, realizado em Cuiabá (FIGURA 11), onde foi apresentado o projeto da Rota, com o modelo de gestão baseado na criação de um comitê gestor, existente também nos demais territórios integrantes.

FIGURA 11 - REUNIÃO MOBILIZADORA EM MATO GROSSO



FONTE: YURE LOBO (2012).

O comitê gestor de Mato Grosso foi formado com a deliberação do próprio fórum estadual de turismo composto por representantes: da iniciativa privada, do poder público e da sociedade civil organizada, cujo critério adotado foi por indicação do próprio fórum e auto indicação dos que poderiam colaborar com o projeto, configurado da seguinte forma:

- Com dez integrantes membros: sendo 03 (representantes do poder público, entre SEDTUR e Secretarias Municipais de Turismo), 03 (representantes da iniciativa privada - SEBRAE, empresários do *trade* turístico estadual) e 04 (representantes da sociedade civil organizada, como: ABAV e SINGTUR).

De acordo com segmentação proposta e com intuito de analisar os dados coletados entre os dois grupos de entrevistados, onde a identificação dos respondentes de cada um dos grupos será feita através das letras (E) e (Q), além de números aleatórios, respectivamente, sendo que a letra (E) corresponde aos entrevistados respondentes do grupo dos agentes políticos e a letra (Q) corresponde aos entrevistados respondentes do grupo dos agentes institucionais (membros do comitê gestor).

As entrevistas realizadas nesta pesquisa serão apresentadas na íntegra e em sequência de acordo com cada um dos entrevistados, por grupo, primeiramente, os agentes políticos (E) e posteriormente os agentes institucionais (Q), cabendo ao final do capítulo as devidas análises.

Entrevista (E1), transcrita na íntegra com o representante do grupo político da Rota Turística Internacional:

- Entrevistador: Secretária, hoje secretária nacional de promoção e qualificação do Ministério do Turismo, na época, em 2012, secretária de estado de turismo, onde justamente se iniciou o projeto de idealização e formatação da Rota Turística Internacional Pantanal - Amazônia - Andes – Pacífico? Pergunto enquanto secretária naquele momento, dessa primeira parte de idealização, como aconteceu esse processo, como que chegou essa proposta até a senhora e qual foi sua visão naquele momento, era viável ou não?

- Respondente (E1): “- É, realmente a informação chegou através dos estados vizinhos em reuniões que tínhamos mensalmente do FORNATUR, do Fórum Nacional de Secretários de Turismo e já existia um embrião da proposta da construção da rota Amazônia, Andes e Pacífico e pela nossa proximidade e possibilidade de introduzir mais um produto na construção dessa rota, mais um produto turístico que é o pantanal. Nós começamos a participar com os demais estados que são Rondônia e o Acre na construção dessa proposta e foi avançando onde nós chegamos a um ponto de termos também a clareza que era preciso envolver também outros segmentos que inclusive nos possibilitasse o diálogo com o Peru que era imprescindível esse diálogo e nesse momento introduzimos na conversa e nas ações, o SEBRAE, para que nos ajudasse na questão da formatação dos produtos dentro do território brasileiro, nos três estados e que o SEBRAE também entrasse com a proposta de contribuir com o *trade* de uma maneira geral, na qualificação, na formatação e que pudesse dessa maneira fazer uma ação junto a esse roteiro integrado”.

“- Fizemos também ações junto a Embratur, chegamos a construir um roteiro integrado na parte brasileira, dizendo o trecho quilometro a quilometro o que efetivamente acontecia e teria de atrativos e destinos consolidados , a oferta hoteleira, o que poderia ser encontrado dentro de cada município e somamos a um trabalho que na época , a empresa que fez a rodovia no Peru, empresa brasileira, que se não me engano a empresa foi a Odebrecht, que realizou toda pavimentação da rodovia federal desde a divisa com o Acre até a chegada ao Pacífico, essa rodovia foi pavimentada dentro dessa proposta e nessa ação que a empresa teve ela faz o levantamento de km a km, também no trecho peruano dizendo os atrativos, os municípios que tinham e quer dizer nos somamos a um roteiro, conseguimos construir um roteiro e com a participação lógico da empresa que já tinha feito isso no Peru e com nós, nossos

estados fazendo, cada um fazendo a sua parte, construímos isso. Isso foi feito, um documento foi impresso pela Embratur e foi estimulado para que ele, também na passagem na construção disso, foi discutido com cada município onde esse roteiro passou, para que ele também tivesse a consciência da introdução desse trecho nesse roteiro integrado que nós queremos implantar para o Brasil “.

“- Por que? Porque na verdade o Peru hoje recebe quase mais de três milhões de turistas/ano e ele tem praticamente, os produtos turísticos do Peru são a cultura, ele trabalha muito com a questão cultural e as relíquias e o patrimônio histórico que acontece e que tem nas cidades como: Cusco, como Machu Picchu, Nasca que são explorados pelo turismo internacional e a Amazônia, são os três principais produtos que eles têm, patrimônio histórico e cultural e a Amazônia e a gente também fez uns levantamentos de pesquisa inclusive que mostravam que o perfil do turista que escolhia visitar o Peru era o mesmo perfil do turista que poderia visitar a Amazônia brasileira e o Pantanal”.

“- Então, nós começamos a fazer essa interação na possibilidade de se criar roteiros integrados com o Peru. Então nós já tínhamos uma certa organização interna, dentro do Brasil com os estados e com outros segmentos envolvidos, chegamos a ter reuniões com o ministério dos transportes para discutir a qualidade do trecho brasileiro da rodovia da BR que liga, no caso, Cuiabá até Rio Branco, no Acre, discutimos com outras empresas que trabalham também como a ANTT (que trabalha com a questão da fiscalização dessas rodovias, envolvemos o SEBRAE, a Embratur, além do que os três estados que estavam na construção dessa Rota. E na verdade nós precisávamos da interlocução com o Peru, de que maneira nós íamos fazer essa interlocução?”

“- Então começamos a fazer um trabalho de junto a PROMPERU para que a gente pudesse ter a possibilidade de fazer esse roteiro integrado. E eles demonstraram o maior interesse nisso, porque eles também, da mesma maneira que nós, vimos que tinha um grande número de turistas que visitavam o Peru e que poderiam visitar o Pantanal e a nossa Amazônia. Eles também viam o turista que visita o Brasil, o turista internacional que visita o Brasil, que visita nossas praias, que visita os nossos centros históricos, que visita a nossa Amazônia poderia também se deslocar para o Peru, era uma proposta que todos ganhavam. Era de interesse de todos nós, tanto nosso em relação ao turista que eles recebem como eles também

têm interesse nos turistas que o Brasil recebe. Mas pra isso nós precisaríamos ter a conectividade aérea, nós precisaríamos trabalhar na questão da conexão porque se você sair de Cuiabá hoje pra ir a Lima no Peru por avião, você sai de Cuiabá viaja duas horas até São Paulo pega uma aeronave num voo internacional e passa sobrevoando por cima de Cuiabá e depois de Cuiabá, daí mais duas horas você chega em Lima, quer dizer de São Paulo a Lima são quatro horas mas se você descontar as duas horas que você foi daqui para lá, você conseguirá fazer de Lima até Cuiabá , duas horas de voo”.

“- Então é um destino extremamente interessante para nós e que nós acreditamos que também seria para as empresas aéreas e chegamos a procurar inclusive a Avianca, tivemos reunião com a diretoria de planejamento da Avianca, onde a gente mostrava, fizemos um encontro, um *workshop*, onde foi possível nós mostrarmos os destinos que tínhamos nesses três estados e de que maneira nós poderíamos vender essa rota integrada fazendo, inclusive, essa parceria com o Peru com os destinos já consolidados no Peru”.

“- Mas todas essas ações, elas são feitas realmente no desejo de se ver um projeto como esse realizado, mas é um projeto muito “braçal”, eu digo “braçal”, porque você tem que realmente pegar na mão e levar, não é para você delegar para outras pessoas fazerem, então depende muito da visão e do interesse político, às vezes, até da realização e infelizmente, os personagens, as vezes mudam em determinado período, então determinadas pessoas que levam o projeto segurando na mão. Daí um determinado tempo elas não se encontram mais e acabam acontecendo as dificuldades, nesse período nós tivemos a substituição de um secretario de Rondônia, que na verdade o secretario que assumiu a função não tinha a mesma visão do antigo que estava lá e que acabou trazendo dificuldades para o projeto continuar com o mesmo ritmo de intensidade pra poder chegar até o sucesso e a complementação. Mas esse é um projeto que não está morto, porque a demanda continua acontecendo. Hoje já existem trechos que se fazem por empresas rodoviárias, por empresas que fazem o trajeto por rodovia, porque hoje já estão totalmente ligados”.

“- Contribuindo com esse processo também nós participamos de duas expedições terrestres com motociclistas e motoristas dos três estados que percorreram toda rota, inclusive, saindo daqui de Cuiabá, indo até Rondônia,

chegando a Rio Branco no Acre, atravessando a fronteira com o Peru, passando por Madre de Dios que é a primeira cidade da fronteira, depois Porto Maldonado e chegando a Cusco, Machu Picchu, Nasca e todas as cidades logo depois de Nasca chegando ao Pacífico e Lima”.

“- Então hoje já existem empresas rodoviárias, uma empresa rodoviária que fazem esse trecho de Lima a São Paulo, passando por aqui, por Cuiabá”.

“- Eu já tive a oportunidade de estar transitando por essas rodovias nossas e cruzar com ônibus com a placa de Lima, do Peru, então isso é uma realidade. Quer dizer, existe mercado, existe fluxo, existe demanda. O que precisa existir, talvez é uma organização melhor. De que maneira esse ônibus passa por Cuiabá? As pessoas que transitam nesse ônibus, elas conhecem o potencial turístico de Cuiabá? Elas conhecem o que Mato Grosso pode oferecer? Ela passa por Cáceres, elas conhecem Cáceres? Elas sabem o que Cáceres pode oferecer? Elas sabem que Cáceres está dentro de um bioma importantíssimo que é o pantanal? Que é único no mundo, muitas vezes elas não têm essa informação e essa empresa de ônibus poderia fazer esses trajetos: de Lima a Cáceres, de Lima a Rio Branco no Acre, para conhecer as belezas também do Acre, também para conhecer Rondônia”.

“- Então eu acho que isso já é uma realidade ela já acontece, só que não é de uma maneira sistêmica, ela não tem hoje uma inteligência que ligue, que permite que isso que já acontece que já é uma realidade seja efetivamente absorvido pelo turismo local e a gente possa usufruir de tudo isso que já está acontecendo”.

“- Então eu vejo que como eu disse, que é um projeto efetivamente que por todas as circunstâncias que eu já falei, ele teve uma dificuldade de continuidade, mas eu vejo que não é um projeto morto”.

“- Eu vejo que é possível de construir um belo produto turístico que seria essa rota. Então, eu acho que é importante a gente sempre estar conversando isso, lembrando dessas coisas, não permitindo que essa memória que essas coisas que foram feitas e que foram importantes na construção disso tudo e que não se apaga, elas foram feitas, elas possam estar sendo de alguma maneira, estimuladas novamente”.

“- A OMT fala que a maioria do turismo se dá entre países limítrofes, a maior incidência de turismo se dá entre os países limítrofes e é verdade, o Brasil concorda

com essa afirmação da OMT, dos 6,5 milhões de turistas que visitaram o Brasil em 2016, quase três milhões vieram da Argentina, então, quer dizer, confirma esse conceito que a OMT tem sobre turismo internacional e muitos outros vieram do Uruguai, da Colômbia, do próprio Peru, do Paraguai que está num momento econômico extremamente interessante e importante”.

“- Se consolidando, aumentando o poder aquisitivo da população e de repente a gente tem que fazer. E eu tenho ouvido o Ministro do Turismo, Max Beltrão provocando a EMBRATUR para priorizar as ações de promoção do Brasil nos países da América do Sul, da América Central e da América do Norte, na América de uma maneira geral, mas principalmente na América Central e na América do Sul, porque na verdade, isso é muito fácil pois nós temos a facilidade da língua, apesar de nós sermos o único no continente sul americano que não falamos o espanhol, falamos o português, mas é um idioma que plenamente, se entende, tanto o português como o espanhol, e como o espanhol o português, então é a mesma origem da língua, a mesma base linguística”.

“- E a gente tem visto principalmente uma coisa bastante interessante também que esse turista argentino que já vem a alguns anos frequentando o Brasil, que alguns anos se limitava a ficar em Santa Catarina, Paraná, Rio Grande do Sul, hoje já está chegando a Recife, já chega em Fortaleza, Maceió”.

“- Estive em Maceió a alguns dias atrás e me impressionei pela quantidade de argentinos visitando Alagoas, visitando Maceió, então o argentino de uma maneira geral ele entra pelo Brasil hoje ele não se limita mais ao sul do país como era a alguns anos atrás isso é muito bom que ele está conhecendo outros destinos brasileiros outros produtos brasileiros, agora nós do Centro-Oeste temos que fazer a promoção adequada na Argentina, em determinadas regiões da Argentina, para que o argentino também conheça não só o litoral brasileiro mas a natureza, conheça todos os destinos daqui do Brasil central, do norte do país, da Amazônia, do Pantanal, do Cerrado e que com certeza mostra um outro Brasil que os argentinos não estão acostumados a ver”.

“- O Ministério do Turismo tem trabalhado e nós estamos trabalhando com a facilitação do visto do chinês, porque a gente sabe que o chinês não gosta do turismo de sol e praia, ele gosta da contemplação da natureza, ele gosta de conhecer o patrimônio cultural de um país, então é tudo que nós temos para oferecer, quer dizer

um chinês vindo ao Brasil, nós podemos mostrar que ele pode chegar por Cuiabá e chegar ao Peru por uma rota construída que tem tudo a ver com o perfil que o chinês que é o povo que mais tem viajantes no mundo possa estar consumindo, esse produto que nós podemos aqui oferecer, mas pra isso nós temos algumas limitações, nosso aeroporto precisa ser efetivamente internacional, não só no nome mas na operacionalização, temos que ter um aeroporto preparado para isso, nós precisamos ter a construção desse roteiro integrado que traga efetivamente o interesse”.

“- Nós precisamos ter o interesse das companhias aéreas para fazer essa conectividade aérea, a conectividade terrestre já existe de uma maneira tímida, acanhada mas a gente sabe que o transporte de massa é o avião, com certeza”.

“- Voltando para o roteiro Pantanal – Amazônia – Andes – Pacífico eu acho que tem muito a ver e nós precisamos também que aproveitar uma questão que está ligada a produção mas eu acho que pode contribuir para discussão do turismo, que é a ferrovia, que está em discussão, essa semana houve uma audiência pública no senado para discutir o projeto da ligação transoceânica que é chamada, que começa em Goiás, ferrovia , uma ferrovia que é um ramal que já chega até o Oceano Atlântico e um ramal que viria, cortaria Mato Grosso, Rondônia atravessaria os Andes e chega no Pacífico. E quem que está desenvolvendo esse projeto? Os chineses que têm interesse, inclusive, de explorar essa ferrovia, uma ferrovia de grãos que seria para transportar a produção que nós precisamos, o Brasil precisa, os nossos portos estão saturados, a saída pelo Pacífico é a grande saída comercial que o Brasil tem, porque nós podemos atingir o oriente de uma maneira mais rápida, economicamente, mais eficaz de uma maneira extremamente importante”.

“- Por que não atrelar na discussão da ferrovia que a gente quer que aconteça, também com a ligação turística? Se vai haver uma ferrovia que vai transpor, passar pelos Andes, que eu achava que era intransponível, na minha cabeça atravessar os Andes de trem era intransponível, mas não é. A engenharia chinesa, a arquitetura, projetos que eles desenvolvem lá, atravessar os Andes não é dificuldade nenhuma pra eles, tanto que eles estão interessados nessa questão”.

“- Então nós temos sim, oportunidades, basta a gente ver, enxergar e transformar essas questões que acontecem que nem sempre são ligadas ao turismo,

puxando o link para o turismo, puxando dessa importância de se fazer essa comunicação”.

- Entrevistador: “- Secretária uma última pergunta. A senhora fez um panorama bem geral, muito interessante. Agora, uma questão que eu gostaria que ficasse mais clara, a senhora identifica ou identificou atores que convidados a participar e que a senhora imaginava naquele momento de fundamental importância e que de alguma forma deixaram a desejar ou ficou uma participação aquém do que de fato era esperado? E como a senhora visualizou a interação desses parceiros nesse projeto? Esse projeto recebeu críticas, a senhora se lembra de críticas naquela época? Então eu gostaria que a senhora comentasse um pouco a respeito disso”.

- Respondente (E1): “- Sim na verdade, a gente esperava que as empresas aéreas tivessem uma visão maior do que poderia ser feito. Mas nós acreditamos até que também leva muito em cima daquilo que eu coloquei, nós precisamos ter um aeroporto internacional, como que posso despertar o interesse de uma empresa aérea de vir pousar aqui, se nós não podemos operar? Então é na verdade a crítica se dá ao próprio poder público por ser muito moroso, na questão da construção, o nosso aeroporto vai pra mais de quatorze anos que está em obras, quatorze anos, são muitos anos, é muito tempo! E temos um fluxo que inicialmente esse aeroporto foi pensado pra cinco milhões de passageiros por ano e nós já estamos quase chegando a esse limite de passageiros e não terminou até hoje! Então quando terminar as obras, nós já chegamos no limite, já!”.

“- A alguns anos atrás discutindo isso na INFRAERO, na ANAC, eles diziam isso, esse projeto já está superado já. Porque se você faz um projeto para um aeroporto, você não faz para que ele em cinco anos esteja superado, você faz um projeto para vinte anos. Só que nós estamos concluindo um projeto que já está quase chegando no limite que foi idealizado pro início”.

“- Então essa questão é uma questão importante e que deixou a desejar naquele período, outra questão que nós vimos de muita dificuldade era a própria situação das nossas rodovias, enquanto no Peru nós tínhamos uma rodovia com uma qualidade espetacular de tráfego, de sinalização, de informação”.

“- No Brasil, nós não tínhamos isso, não temos isso, as nossas rodovias. Chegamos a discutir isso com o ministério do transporte, da possibilidade de

recuperação dessas rodovias...um transito muito pesado nessas rodovias é onde eles diziam que eles recuperavam mas o transito era tanto! E é ai que pode vir a ferrovia a ajudar, quer dizer tirar esse transito pesado da rodovia, logico que beneficia pro turismo, ninguém quer fazer uma viagem turística tendo que enfrentar um transito pesado, tendo que pegar comboios de oito, dez, quinze, vinte caminhões na sua frente de carga, e, é isso que acontece nas nossas rodovias e também acredito que alguns órgãos desse que já citei da dificuldade naquele momento, talvez não tivesse tido a visão de que nós que estávamos mais ligados com o turismo tínhamos da possibilidade, eu não posso dizer que o SEBRAE não teve essa visão, nem a Embratur, eles tiveram conosco”.

“- Talvez esses órgãos, porque o turismo se faz na transversalidade, o turismo não é uma atribuição nossa recuperar estrada, *pro* transporte de carga, pra isso tem um ministério no pais que é especifico pra isso”.

“- Então na verdade a gente, eu acredito que passa por aí, uma frustração que a gente via, era muitas vezes que a gente via, enxergava a possibilidade da construção desse roteiro”.

“- Tivemos essa mesma sinergia com o Peru, que viu essa reciprocidade que poderia haver acontecer e que na verdade, os outros órgãos que poderiam nos dar apoio não chegaram a fazer, na própria discussão com a própria aduana de como facilitar a entrada de um pais para o outro”.

“- Então, na verdade isso se constrói, deve-se construir, pode se construir com muitas pessoas acreditando no projeto. Eu espero que ainda chegue o momento desse projeto efetivamente amadurecer e todos terem a mesma visão, a visão e a compreensão de que é possível sim implantar esse projeto”.

- Entrevistador: “- Então a senhora ainda verifica a possibilidade de a rota ser efetiva e se efetivar enquanto roteiro integrado? É ser de fato um projeto piloto? Que de fato desperte, ou aconteça nas proporções que ele deveria ser?”

- Respondente (E1): “- Sim, sem dúvida porque principalmente pela consolidação da economia no Peru, isso torna também uma situação importante *pra* gente, pro turismo mundial, de maneira geral você ter um povo que tem poder aquisitivo pra poder fazer a viagem. O agente viu no Brasil no último ano, foi um aumento das viagens internas que nós achamos ótimo! Porque não adianta também

você ficar querendo trazer turista internacional, se nós não estamos preparados aqui pra poder receber, se nós não aprendemos a receber os próprios turistas brasileiros, que vai ser uma escola, isso é uma escola, se a gente não faz isso. Como é que a gente pode falar de receber o turista internacional?”

“- Então, a gente tem que fazer o dever de casa também. Primeiro a gente pode fazer o dever de casa, recebendo os próprios brasileiros e isso a gente viu que com o aumento do dólar e a diminuição de brasileiros viajando para o exterior, aumentou o turismo interno e aumentou o turismo internacional com os países vizinhos, com a própria Argentina, com outras regiões da Argentina, que não eram faladas e que agora passaram a ser, como Mendoza, como Córdoba, que são regiões econômicas interessantes, importantes e distantes de Buenos Aires, mas que se promovem e que fazem hoje voo direto de São Paulo pra Mendoza, vendendo o produto, que são as vinícolas, é um município com uma importância econômica, uma região com uma importância econômica pra Argentina, fantástica”.

“- Então, lá já enxergou que o turismo brasileiro, de brasileiros indo para lá, é importante. Então é essa visão que a gente também tem que ter aqui internamente, nosso país, com a Bolívia. Mato Grosso sonha com os voos *charters*⁹ podem acontecer daqui a Santa Cruz de La Sierra, que é uma cidade interessante que tem uma arquitetura toda diferente, uma cidade que tem atrativo e que poderia você mato-grossense, o pessoal do Centro-Oeste, poderia vir a Cuiabá e passar o final de semana lá, porque o voo são cinquenta minutos a Santa Cruz de La Sierra. Por que não fazer essa integração a partir de Cuiabá? Porque nós precisamos ainda ter uma conectividade mais real e que aconteça realmente com o aeroporto internacional operando”.

- Entrevistador: “Muito obrigado, secretária!”.

Entrevista (E2), transcrita na íntegra com o representante do grupo político da rota turística internacional:

⁹ Voos fretados.

- Entrevistador: “- Nesse processo de idealização da rota como que chegou até você, como que você ficou sabendo e como que você identifica a viabilidade desse projeto?

- Respondente (E2): “- Bom, você estava como gestor enquanto estava na secretaria, deixando a secretaria, me fez esse convite e aceitação dos gestores me passando todas informações, em que situação estava, com todas as documentações, que iniciativa tinha gerado até o momento e a partir daí eu fiquei como responsável, houve um processo de mudança aqui em Mato Grosso e também no Acre, com os novos governos e eu entrei em contato com o Acre, por estar mais próximo, era o principal interessado e me colocando à disposição e buscando aí um contato para que a gente comesse a manter um diálogo e seguisse, com as ações da rota, na época a pessoa também que da mesma forma, assim como você que vinha acompanhando, a Ediza, deixou a função, passou a outra pessoa que estava nova também na iniciativa e trouxemos aqui também para a secretaria para o secretário, o secretário colocou como dificuldade, entendendo como dificuldade de certa maneira, tendo razão, o fato de não ter ainda um aeroporto internacionalizado e no entendimento dele, entendia que a primeira coisa, o marco zero era buscar internacionalizar o aeroporto para que a gente pudesse discutir uma rota internacional”.

“- Quanto a viabilidade vem ao encontro ao que o atual governo do estado tem pregado que é não dar mais as costas para a América do Sul, buscar relações comerciais com a Bolívia, Peru e isso tem acontecido ano passado houve uma caravana com esse intuito de estreitar as relações comerciais entendendo esses países da América do Sul como potenciais consumidores do agronegócio, a questão da carne, grãos e por quê não também no turismo”.

- Entrevistador: “- Você entende que durante esse processo de idealização e planejamento da rota, quais foram as principais ações e os principais parceiros desse processo aqui dentro do estado de Mato Grosso, gostaria que você enfatizasse quem foram os principais parceiros ou que você acha que sejam um dos principais parceiros nesse processo? ”

- Respondente (E2): “- Bom, como eu não acompanhei o processo anterior eu não sei mais quem efetivamente participou, embora a gente tenha alguma coisa em documentos, mas além do governo do estado através da secretaria adjunta de turismo

– Secretaria de Desenvolvimento Econômico (Secretaria Titular), envolver também no âmbito do poder público as instituições de segurança, estamos falando de uma rota internacional, envolver polícia federal, receita federal na questão das alfândegas, a polícia de fronteira que o governo do estado tem, então é fundamental para garantir a segurança da rota e garantir que esses turistas que desejam visitar todo esse percurso tenha maior segurança possível no roteiro e a iniciativa privada também é fundamental, é ela que vai pôr no mercado enquanto o poder público pensa na divulgação institucional, na infraestrutura, precisa ter viabilidade econômica para que ai se transforme em produto e que chegue ao mercado e seja consumido”.

- Entrevistador: “- Você entende que no caso nesse processo de transição, dessas mudanças que aconteceram, você buscou, procurou, retomar essas ações da rota com os parceiros, com aqueles que faziam parte desse planejamento?”

- Respondente (E2): “- Sim, nós tivemos conversas aqui, internas com o secretário onde surgiu essa questão do aeroporto ser internacional, para que a gente pense em retomar essa discussão e buscamos o Acre, como o que estaria mais próximo e tem puxado a discussão, para iniciar essa discussão. O secretário em uma oportunidade que houve fora, não sei se em reunião do FORNATUR ou algum evento chegou a conversar com representante do Acre, sobre a importância dessa rota, da necessidade de se retomar, mas com ressalva da questão do aeroporto de se resolver essa situação para que a discussão fosse de fato retomada e pudesse ocorrer essas ações no âmbito dos três estados”.

- Entrevistador: “- Você tem conhecimento de que a rota recebeu recursos? Ela recebeu apoio? Onde foi que parou, que tipo de produto, até onde chegou esse produto da rota? O que foi feito até então pela rota?”

- Respondente (E2): “- É, houve um levantamento do lado brasileiro nos três estados, para identificar quais seriam esses destinos, quais os segmentos que teriam nessa rota e poderiam ser trabalhados, serviços e equipamentos e isso rendeu um material institucional para a rota e inclusive a secretaria em alguns eventos chegou a divulgar esse material também, como iniciativa de Rondônia, Acre e Mato Grosso um roteiro integrado com a América do Sul”.

- Entrevistador: “- Certo, foi criada também a marca da rota, a parte de publicidade. Esse material está sendo divulgado, está sendo distribuído, ele continua sendo distribuído, ou não?”

- Respondente (E2): “- É, eu não sei, como é material impresso, eu não sei em termos quantitativos o que resta ainda disso aí, mas que em várias feiras a secretaria fez a distribuição e divulgação desse material”.

- Entrevistador: “- Tanto em feiras nacionais quanto internacionais?”

- Respondente (E2): “- Sim”.

- Entrevistador: “- Certo, (...) com relação a esse processo todo, hoje a rota encontra-se paralisada, parada. Que fatores você considera que tenham contribuído para a rota chegar nesse estágio de paralisia?”

- Respondente (E2): “- É, como é um projeto relativamente grande e envolve três estados e cada estado já tem a sua demanda, suas necessidades, nessa dificuldade de articulação acaba também sendo um fator que traz certa dificuldade”.

“- Aqui no estado de Mato Grosso, no entendimento do secretário, não ter um aeroporto internacional ainda. E isso acaba de certa forma realmente prejudicando porque para que eu tenha turismo eu tenho que ter deslocamento, embora a proposta da rota também seja via terrestre, o fato de ter um aeroporto internacional, facilitaria bastante e daria maior dimensão à rota”.

“- O fato da mudança ter ocorrido nos dois estados, mudança de gestão, as pessoas que estavam envolvidas também do Acre que era quem estava puxando toda essa discussão, acredito também ser um fator que tenha pesado para isso e questão de recursos financeiros que havia, tinha uma proposta pro governo federal através do Ministério do Turismo e EMBRATUR também, não lembro bem de quem partiria diretamente o recurso, mas que não houve o repasse desse recurso e que sem dúvida também acaba prejudicando o andamento da proposta que fundamental para você continuar desenvolvendo as ações”.

- Entrevistador: “- Dentro do estado de Mato Grosso o SEBRAE faz parte da parceria do projeto, você também continua mantendo contato, o SEBRAE continua sendo parceiro nesse processo?”

- Respondente (E2): “- Como a discussão está paralisada, no momento, a gente não tem discutido isso com o SEBRAE, está aguardando ver esse processo do

aeroporto está para ser internacionalizado agora nesse mês de maio e uma vez isso ocorrendo a gente vai buscar retomar a discussão e buscar novamente o parceiro como o SEBRAE por exemplo que é fundamental no processo”.

- Entrevistador: “- Mas você entende que como principal parceiro da rota é o poder público em parceria com a iniciativa privada?”

- Respondente (E2): “- Isso, o poder público e a iniciativa privada”.

- Entrevistador: “- Certo, teria mais alguma coisa que você acharia interessante acrescentar?”

- Respondente (E2): “- Só o fato de vir... Acredito que já tinha mencionado, mas o fato, de vir ao encontro ao que o governo do estado pensa de se voltar um pouco aos mercados da América do Sul. Quando a gente fala em Machu-Picchu, estamos falando de um atrativo de apelo mundial, aqui nós temos o Pantanal, não tão preparado, enquanto produto, quanto Machu-Picchu, mas que também tem esse apelo, então temos dois extremos da rota, com dois atrativos fantásticos que a gente pode ter futuramente um grande produto, divulgando e atendendo pessoas de vários países”.

- Entrevistador: “- Muito obrigado!”

Entrevista (E3), transcrita na íntegra com o representante do grupo político da Rota Turística Internacional:

- Entrevistador: “(...) entrevista tem como objeto o projeto da Rota Turística Internacional Pantanal - Amazônia - Andes - Pacífico, como o senhor ficou sabendo a respeito desse projeto?”

- Respondente (E3): “- Boa tarde! Na verdade em 2004/2005 nós já tínhamos como um pensamento estratégico no SEBRAE, olhar com bons olhos em termos de oportunidade de negócios os países da América do Sul, em especial esses que estão mais próximos de nós, no caso, Bolívia, Peru e o norte do Chile, Arica e Iqueque, lá atrás nós já tínhamos feito algumas missões técnicas avulsas, não era programa ainda, mas muito em função de uma demanda do empresariado nosso em que eles queriam conhecer a potencialidade do Chile e nós levamos missões técnicas, nós alugamos na verdade um voo da TAM, fizemos uma locação de um voo da TAM e levamos para Arica e Iqueque isso foi um primeiro contato nosso com objetivo de nós

verificarmos e dimensionarmos melhor os mercados e conhecer as autoridades e na verdade foi um trabalho de aproximação e foi um trabalho feito SEBRAE e iniciativa privada não teve participação de governo nesse momento, nenhum nível de governo, isso foi um trabalho espontâneo e com demanda a própria iniciativa privada fez ao SEBRAE mas foi extremamente valido porque nós já tínhamos alguns indicadores das oportunidades de negócios principalmente com o norte do Chile mas não conhecíamos o Peru, mas nós verificávamos que através de uma grande estrada que é paralela a costa do Pacífico e que vai de Santiago até Quito no Equador, passando evidentemente por Lima e sendo um grande corredor de oportunidades de negócios e lá nós conversamos muito com chilenos do norte do Chile e eles falavam que o comércio já era um comércio intenso com o mundo e que já tinham essa prática a alguns anos. Nós verificamos então que o problema nosso era chegar efetivamente porque esse comércio já existia entre Chile, Peru e Equador e não chegava a Colômbia porque naquele momento ainda tinha muito terrorismo ainda na Colômbia e, portanto, não dava *pra* chegar na Colômbia, mas depois chegou-se mas naquele momento não podia chegar. Então esse interesse nosso, se você fizer uma análise Mato Grosso está como, Cuiabá é um centro geodésico da América do Sul, está equidistante do Pacífico e do Atlântico com algumas vantagens se nós nos voltássemos para o Pacífico porque, o Pacífico além de um mercado fantástico um mercado com o norte do Chile, Bolívia e Peru, além disso, nós estaríamos de frente nos portos que são portos de águas profundas e que nós poderíamos colocar nossos produtos na China, no Japão enfim no oriente. Isso era primeira intenção nossa, nós pensávamos em produtos! Essa que era a nossa intenção inicial. Depois nós fizemos alguns contatos e começamos a verificar que o Peru sempre teve um fluxo muito grande de turistas principalmente por Machu-Picchu, mas não é só Machu-Picchu que nós conhecemos muito e falamos muito a nível internacional de Machu-Picchu mas também o litoral do Peru é um litoral de praias lindíssimas e todas as práticas de esportes náuticos podem e são lá praticadas e também tem uma demanda enorme tem um mercado fantástico independente da cultura toda que tem dos povos ancestrais e que sem dúvida alguma são motivos de chamar a atenção do mundo inteiro, de turistas do mundo inteiro. Portanto o Peru é um país que tem um receptivo muito bom que tem e sempre teve um mercado aberto para outras nações em todos

os setores, tanto a indústria, o comércio e serviços e o governo então tinha uma atitude muito proativa, o governo do Peru sempre teve uma atitude muito proativa em apoiar, consciente que é a maior geração de emprego tinha que ser através da iniciativa privada e o turismo que é um segmento que gera muito emprego portanto era uma das prioridades no plano estratégico do Peru. Ora vendo isto! O que que nós fizemos? Fizemos uma análise seguinte. O que que faltava e que nós tínhamos aqui? Ou seja, atrativos complementares se nós verificarmos o Peru, eles têm praia e nós não temos praia, eles têm uma cultura milenar que sem dúvida alguma seria atrativo para nós, eles têm os Andes, têm Machu Picchu que é uma referência histórica internacional, mas por outro lado a Amazônia peruana é uma Amazônia muito acidentada e que é difícil você explorá-la devidamente. Nós, Mato Grosso, nós temos um estado em que é o único estado, nós no Brasil temos seis biomas, em Mato Grosso dos seis biomas, Mato Grosso tem três dos seis biomas, que todos já sabem: o Pantanal, Cerrado e Floresta Amazônica... esse seria um grande atrativo. Então o que que nós começamos a pensar. Bom! Então nós temos que fazer uma ponte uma ligação, porque nós tínhamos convicção, conversamos com algumas operadoras, algumas agências de viagens do Peru quando nós estivemos lá a primeira vez e nós verificamos que havia um interesse muito grande deles conhecerem, porque o Brasil, em especial Mato Grosso era muito desconhecido *pra* eles. Então provocamos algumas viagens de aproximação tanto fomos ao Peru quanto eles vieram *pra* cá, com o objetivo evidentemente de mostrar *pra* eles que nós poderíamos fazer com que esses turistas deles com ganhos representativos *pra* eles, eles poderiam apresentar novos roteiros, o empresário que fosse ao Peru em especial Machu Picchu, poderia dar entre aspas uma esticada *pra* chegar no Brasil *pra* conhecer o que? *Pra* conhecer o Mato Grosso, e pantanal, pela fauna e flora do Pantanal que seriam atrativos muito grandes *pra* ele. Mas nesse ponto todo agente esbarrava em dois obstáculos: um por terra, nós não tínhamos estrada... a estrada que chegava ao Peru ia através da Bolívia e a Bolívia infelizmente sempre foi um grande obstáculo, muito mais por problemas políticos que por segurança, mais por problemas políticos, então *pra* chegar no Peru teria que ser por ai o que era inviável em função de entre o Peru e o Brasil, estaria a Bolívia, entre o Peru e Mato Grosso, especificamente. A outra alternativa evidentemente seria pelo Acre, mas a estrada estava em projeto, ainda em fase de elaboração evidentemente

que ela se concretizando como é hoje, como hoje ela já está em perfeita atividade operacional, hoje as coisas certamente vão ser muito mais fáceis, mas lembre-se que estamos em lá atrás nós estamos em 2006/2008. Então a outra oportunidade seria o que? Linha aérea em que o projeto inicial seria Lima, Cusco, Rio Branco no Acre, de Rio Branco a Porto Velho, Porto Velho a Cuiabá e depois poderia fechar por dentro, ou seja, por Santa Cruz de Sierra, voltando a Lima, então nós teríamos um circuito na verdade no centro-oeste da América do Sul, vamos dizer assim e interligando esses povos todos essas culturas e essas belezas naturais todas que seria um turismo mais de contemplação. Então isso é a idealização que nós tínhamos infelizmente ficou na idealização porque nós fizemos vários contatos com empresas da Bolívia, empresas aéreas da Bolívia, tentando motivá-los que viessem *pra* cá mas nós tínhamos aqui do lado brasileiro também um obstáculo que era o nosso aeroporto, que era um aeroporto que não estava internacionalizado pra que nós viéssemos e como fizéssemos alguns voos *charter*, esses voos tinham um processo burocrático, tinham que ir a Brasília pedir autorização. As condições técnicas da pista eram muito boas como são até hoje mas tinha problema alfandegário de toda parte de Receita Federal. Enfim, era uma parafernália uma dificuldade muito grande operacional mesmo assim nós não desistimos fizemos algumas missões partindo de Cuiabá e com voos *charter*. Agora o que a gente verifica? Nós mesmo depois de concluída a obra nós já estivemos lá algumas vezes e verificamos fizemos uma reunião em Cusco em que nós fizemos uma conexão com as operadoras locais, um trabalho que nós fizemos com as operadoras locais e eles foram extremamente receptivos a ideia e verificaram que existia viabilidade mas ainda com o Peru tem essa dificuldade de que o turista não vai querer pegar uma rodovia e perder três dias numa rodovia para chegar a Cuiabá, tem que ter esse voo, esse voo pensando estrategicamente ele é fundamental não só pra fazer um relacionamento melhor das culturas dos países aqui da América do Sul mas principalmente com foco de geração de receita e geração de emprego. Mas nós acreditamos no SEBRAE que com essas dificuldades todas que nós estamos tendo agora as vezes podem surgir oportunidades, eu acredito que para o Brasil agora com essa necessidade de entrar dólares em que os mercados cada vez estão mais restritos nós podemos agora fazer uma aproximação novamente com esses países e com esses destinos. Eu tenho a convicção, eu tenho conversado muito com a iniciativa

privada na área de turismo e eles estão receptivos a essa ideia. O que nós estamos verificando é que houve uma diminuição muito significativa de turistas para Mato Grosso. Alguns hotéis passam dificuldades fantásticas, chegando até a fechar hotéis, mas é porque as pessoas estão muito receosas ainda e as autoridades nossas precisam ampliar os horizontes no sentido de não pensar apenas no mercado interno os grandes emissores nossos ainda são, hoje, internos, são: São Paulo, Minas Gerais, mas nós temos só que, existe uma concorrência muito grande nesse momento no país com o Nordeste principalmente. O que eu vejo nesse momento é que os empresários, até pela dificuldade, poderiam unir-se para buscar externamente esses turistas, imaginem eu não estou me lembrando quantos turistas hoje o Peru tem mas imagino que é mais de três milhões de turistas que o Peru recebe ao ano, a alguns meses atrás eu até tinha essa informação, seis milhões eu não me lembro se for seis milhões, imagina, vamos fazer esse cálculo que a Marta está me dando aqui agora, se for seis milhões de turistas imagina que dez por cento só não vamos pensar muito grande, dez por cento desses turistas nós conseguíssemos trazer aqui pra Mato Grosso ia ser uma grande conquista e veja bem, nós íamos trazer turistas que a moeda é dólar ou euro enfim teria um incremento na economia mato-grossense fantástico ia abrir novos caminhos novas fronteiras. Eu acredito que uma decisão política por parte do governo estadual isso é fundamental o governo estadual motivar e evidentemente antes de motivar é ter essa visão estratégica que a saída é essa por terra já tem, a estrada está indo muito bem, depois eu posso falar do caminho terrestre, mas eu prefiro primeiro enfatizar isso a importância de fazer esse voo Lima a Cuiabá, evidentemente que um voo direto talvez não fosse o mais econômico, mas poderíamos, como tem duas capitais, a pelo menos no Brasil que é Rio Branco e Porto Velho poderia colocar no roteiro essas capitais para aumentar o fluxo também e criaria uma alternativa fantástica também e direta de chegar aos Estados Unidos, ou seja, os custos de passagem em outros países da América do Sul são muito mais baixos do que do Brasil isso é um lado bom se você analisar enquanto consumidor e como oportunidade, agora eu não sei se o *lobby* das empresas que exploram as linhas aéreas brasileiras estariam ou seriam favoráveis a isso, mas se você analisar que você tem a LATAM, que a LATAM hoje praticamente domina as rotas aéreas da América do Sul e como também acesso ao mercado americano e canadense. Eu

tenho a convicção de que poderia ser feito um trabalho de que os nossos turistas também é um aeroporto de saída também o aeroporto de Lima poderia não só pra Ásia, mas também para o hemisfério norte. Certo, então eu acho que nós teríamos ganhos de toda natureza. Quanto a rota terrestre nós, do próprio SEBRAE Mato Grosso, no momento da construção, da finalização da obra, estivemos em Lima e as grandes construtoras na época mantiveram contato conosco e estavam muito interessadas em algumas metodologias do SEBRAE de empreendedorismo porque eles tinham, naquele momento em que eles abriram a estrada, eles têm o direito de uso dela de explorar durante vinte cinco anos. Lógico agora tem menos, mas o direito é esse, e eles têm um ponto de estrangulamento que é a área de apoio durante essa rota terrestre, que eu digo de apoio de empresas de apoio que vai desde uma borracharia, um bom posto de gasolina, uma boa lanchonete, instalações hoteleiras mesmo que pequenas mas de boa qualidade e eles naquele momento solicitaram de que forma o SEBRAE poderia ajudá-los nessa instalação e incentivar isso nas comunidades peruanas para que eles dessem um serviço a nível internacional. Para o SEBRAE Mato Grosso e esse convite foi feito para nós, não teria nenhum limite nenhum obstáculo, mas o fato é que a atuação nossa estatutariamente deve-se limitar ao território de Mato Grosso então haveria a necessidade de um relacionamento com o Itamaraty e com as instituições a nível nacional que permitisse que nossos técnicos pra lá fossem ou pra capacitar mesmo para capacitar alguma empresa congênere ao SEBRAE lá no Peru e lá tem empresas congêneres que apoiam as microempresas as Pimes como eles falam que apoiam as micro e pequenas empresas. Portanto, tem várias oportunidades. Eu acho que o Brasil perde muito. Certo... e os nossos estados principalmente o Acre, Rondônia e Mato Grosso perdem muito mais ainda muito voltados para região sul e sudeste do país e nós não somos prioridade para as regiões Sul e Sudeste, o Centro-Oeste poderia dar um salto quântico em uma visão estratégica se nós viéssemos a nos internacionalizar com esses países que estão aqui, no caso do Peru seria até importante porque o Peru há anos tem um dos maiores PIB da América do Sul. Portanto, até numa visão econômica desenvolvimentista todos nós ganharíamos e eles também ganhariam muito porque colocariam nos seus roteiros mais novas opções, opções eles poderiam “vender a Floresta Amazônica, Cerrado, o Pantanal com flora e fauna” e principalmente uma coisa que tem um

chamamento muito forte que é o turismo tecnológico agrícola. Como Mato Grosso tem tecnologia de ponta principalmente das *commodities*, certamente nós teríamos grandes empresários que estão fazendo turismo lá em Cusco e Machu Picchu e que estariam interessados em compatibilizar turismo com negócio o que é normal hoje em dia. Hoje ninguém faz turismo só pelo turismo... normalmente os grandes empresários com o pragmatismo que têm, eles fazem turismo, mas com uma visão empresarial também. Então, Mato Grosso também poderia trazendo esses empresários *pra cá* e a pretexto de fazer turismo poderia também trazê-los, para por exemplo uma ZPE¹⁰ de Cáceres, que está sendo inaugurada agora com esses empresários poderia ser ofertado a eles determinadas oportunidades empresariais na região de Cáceres que está exatamente na rota que vai por terra que vai chegar. Eu vejo que os estados de Rondônia, Mato Grosso e Acre poderiam ser grandes entrepostos atacadistas de produtos tanto no sentido Peru Brasil como Brasil Peru acho que seria uma grande vocação desses estados colocar mais essa atividade um atacadista de produtos e até de centros tecnológicos também”.

- Entrevistador: “(...) agora, voltando a esse período de recorte temporal de 2012 em que a rota foi implantada, encampada pelos três estados Mato Grosso, Rondônia e Acre a partir de 2012 onde os SEBRAEs tanto de Mato Grosso, de Rondônia e Acre se envolveram nesse processo eu pergunto ao senhor o seguinte: quais eventos efetivamente poderiam contar como processo de inserção desse processo a partir de 2012 até o momento que a rota ficou paralisada em 2014 o ano que a gente teria como motivo a copa do mundo foram feitas algumas expedições nesse sentido onde o SEBRAE participou tiveram outros eventos que o SEBRAE encampou nesse processo eventos que trouxeram efetivamente empresários peruanos *pra cá* e vice-versa?”

- Respondente(E3): “- Nós fizemos algumas missões, nós não tivemos só aqui em Mato Grosso nós aproveitamos até alguns eventos que aconteceriam em São Paulo porque encontrar com o empresário não precisa ser necessariamente aqui em Mato Grosso, vários eventos que o governo brasileiro fez e evidentemente o governo brasileiro sempre procura fazer em um grande centro no caso em São Paulo nós estivemos presente também com roda de negócios levando os empresários nossos e

¹⁰ Zona de Processamento de Exportação

com a participação desses três estados também. Fora isso nós estimulamos também várias atividades que tinham um cunho esportivo, mas ao mesmo tempo empresarial porque por exemplo o *hobby* que existe de motocicleta várias caravanas foram feitas levando empresários motoqueiros vamos dizer assim, mas que teve uma repercussão na mídia muito grande e eram empresários muito bem-sucedidos que também verificaram algumas oportunidades. Outros eventos que nós fizemos em Arequipa em que nós, aproximamos empresários de segmentos mais tradicionais, segmento principalmente de móveis em que nós, aproximamos os nossos empresários e os empresários fabricantes de móveis em Arequipa isso foi também um bom momento. O grande obstáculo nessa caminhada rumo a esse ideal que nós tivemos e que continuamos tendo nós temos a convicção que essa é uma grande alternativa nós não consideramos isso parado ele está dando um tempo porque tanto no Brasil quanto nos outros países mas muito mais no Brasil tem-se uma concepção de que exportação, internacionalização tem que ser com a Europa com os Estados Unidos ou agora mais modernamente com a China e esquece que as grandes oportunidades estão na América do Sul com menos exigências fiscais, com menos barreiras e que certamente nós poderíamos fazer uma ligação econômica, social e cultural fantástica se nós mudássemos esse foco agora isso depende de uma definição de política nacional, eu estou falando de Peru porque nós estamos aqui, mas a mesma coisa poderia acontecer com Santa Catarina, com o norte da Argentina ou com Mato Grosso do Sul com Paraguai ou Roraima lá com a Venezuela, ou Amapá com a Guiana Francesa, então ou seja nós não estamos utilizando bem todo esse potencial de fronteira que nós temos. Nós só temos dois países praticamente que não fazem fronteira conosco, se não me engano Equador e Chile, só Chile e Equador que não fazemos fronteira, o resto todo nós fazemos e o que nós estamos tirando de proveito dessa posição geopolítica? Absolutamente nada ou muito pouco, não é nada porque é uma força de expressão, mas muito pouco perante o potencial existente e o que nós percebemos, agora é uma observação pessoal é a simpatia e a abertura que esses povos têm com o Brasil eu mesmo várias vezes eu fui ao Peru, Chile e a Bolívia também e o que mais me impressionou foi essa vontade deles fazerem negócio conosco. Por exemplo, é inconcebível, ainda no plano dos negócios não especificamente do turismo, é inconcebível o Peru que é um país comprador de carne

bovina comprar a carne bovina da Argentina. Nada contra a Argentina, mas o Acre e Rondônia que são grandes produtores estão muito próximos e por quê não compram? Porque eles querem comprar mas são tantos os entraves e coisas relativamente simples, por exemplo montar uma aduana na fronteira do Acre com o Peru o que vai custar isso ao Brasil? Não vai custar absolutamente nada, certo, mas isso serve não só pra produto mas também para nós enquanto turistas por via terrestre enfim são procedimentos extremamente simples e que o que falta é uma definição certa, uma ótica diferente para os países irmãos nossos e que até a língua é muito fácil. Então, eu acredito que a gente poderia voltar, se pensar em desenvolvimento, a gente tem que pensar em desenvolvimento continental o que aí é muito fácil”.

-Entrevistador: “- E voltando a esse ponto, quais os parceiros o senhor imagina que dentro desse projeto que não fizeram parte até o momento poderiam fazer parte nesse retorno, nesse regresso?”

- Respondente(E3): “- Todos, no plano federal, todas as instituições que têm responsabilidade na importação, exportação no trânsito de pessoas, então aí você pode colocar: Itamaraty, Receita Federal, alguns produtos agrícolas têm necessidade de colocar vistoria do Ministério da Agricultura e a própria Polícia Federal isso aí seria fundamental. Enfim, essas instituições que são tradicionais, mas não são grandes contingentes e considerando o custo benefício eu tenho certeza que seria extremamente vantajoso para o Brasil e para esses países também”.

- Entrevistador: “- E no âmbito local?”

- Respondente(E3): “- No âmbito estadual eu acredito que o ideal seria esses nossos governos que são três estados, no caso de Mato Grosso e Rondônia que são dois estados emergentes *pro* Brasil, mas que são muito centrados na produção de *commodities* e que teriam que ver uma diversificação de fontes de receitas e uma política de desenvolvimento não se ater apenas as *commodities* ou uma extração primária no caso principalmente de minérios e de madeira não poderia ficar isso tem que diversificar a pauta de importação e exportação. E aí o turismo é fundamental no momento em que a gente está precisando gerar emprego, precisando gerar renda, estabilidade social e evidentemente fazendo uma aproximação cultural com esses países. A gente sempre tem que pensar em desenvolvimento. Nós não podemos

nunca esquecer da vertente cultural que eu acho que é isso que enobrece e que faz os povos crescerem e decidir novos rumos”.

- Entrevistador: “- O senhor identifica, o senhor faz alguma alusão a alguns desses atores no âmbito do estado que poderiam participar de modo mais efetivo desse processo?”

- Respondente(E3): “- Não, como eu falei há necessidade de uma definição política porque se você for conversar e tentar uma aproximação, na percepção do SEBRAE é que todos eles são favoráveis, ninguém é contra, mesmo aqueles que as vezes não têm muita simpatia, porque acham que isso é uma utopia ou que é muito mais fácil fazer negócios com a região sul e sudeste, isso ao meu entendimento está muito mais ligado a um tradicionalismo porque se nós mostrarmos matematicamente isso a gente tem condições de mostrar de que é extremamente viável no que tange a turismo a gente fazer esse trabalho certamente eles vão ceder a essas posições mais tradicionais, então individualmente todos eles são favoráveis mas quando se pensa no desenvolvimento de um setor de uma região a necessidade de essas forças todas estarem interligadas e evidentemente alguns têm que fazer concessões, têm que ser mais flexíveis e o turista tem que ser tratado como a majestade assim que o turista gosta ele quer se sentir como se estivesse entrando na casa dele no fundo do quintal quando nós colocamos muitos obstáculos, muita desconfianças em cima do turista, ele tem outras opções e vai *pra* outros lugares. Pode vir aqui uma vez mas não volta... então todos esses segmentos têm a parte de segurança, tem a parte toda de assistência medica hospitalar, vacinas, tudo isso tem que ter uma capacitação tem que ter uma macropolítica de apoio ao desenvolvimento do turismo e em especial para o turista estrangeiro ele tem que ter sim um tratamento diferenciado na hora que ele falar um castelhano, na hora que falar um inglês, ou falar um japonês, ou chinês ele tem que ter um tratamento diferenciado e aí é um outro obstáculo a gente tem que ter pessoas bilíngues, trilingues então nossa sociedade ainda tem alguns limites não é culpa das pessoas mas o próprio modelo escolar por exemplo eu acredito que Mato Grosso, um exemplo pontual, deveria colocar nas escolas se fosse uma macropolítica deveria colocar o espanhol como uma língua da mesma forma que tem o português que tem o inglês, então também deveria ter o espanhol desde a criança quando está entrando na escola até as nossas faculdades, então isso certamente é uma situação

pontual mas que facilitaria muito os nossos turistas dos países principalmente da América do sul de língua espanhola. Agora, nós por exemplo, no SEBRAE, naquela época nós fizemos isso... a nossa agência de Cáceres era uma agência preparada e capacitada com os nossos técnicos... capacitamos, demos curso de espanhol preparamos para que os turistas chegassem lá, eu tenho a certeza que se nós desenvolvermos bem essa ZPE de Cáceres. Nós vamos ter uma nova oportunidade de crescimento porque o que vai acontecer, nós vamos ter empresas aqui, essas empresas certamente vão trazer nem que seja o turismo de eventos porque os empresários virão *pra cá pra* fechar negócios e então pelo menos o turismo de eventos ele vai ocorrer com maior frequência. Então eu tenho convicção que nós estamos no caminho certo, mas há muita coisa a ser feita”.

- Entrevistador: “- Então Dr. José Guilherme só para a gente finalizar, até o senhor já colocou inclusive, mas eu queria que o senhor desse sua opinião pessoal enquanto gestor, enfim, representante do SEBRAE, quais os gargalos realmente que o senhor identifica, os maiores gargalos para que esses projetos que são tão viáveis, de fato se concretizem?”

- Respondente(E3): “- Eu acho que primeiro, quando a gente busca um relacionamento com outros povos, o primeiro ingrediente, ou seja, a matéria prima é a confiança. O que a gente primeiro precisa conquistar com esses povos todos não só daqui, mas do mundo inteiro é a confiança, ou seja, isso atrelado à credibilidade não se consegue só com discurso nem assinando protocolos. Nós somos mestres em assinar protocolos... se fizer um levantamento deve ter uma centena de milhares de protocolos assinados, mas muito mais importante do que isso, é a efetivação disso e a demonstração genuína de que aquilo que foi escrito vai ser cumprido e que nós vamos fazer todos os esforços para superar os obstáculos que poderão advir em função de várias situações. Um outro ponto importante é que os nossos países, não é só do Brasil, não, dos nossos países esses atores que nós estamos falando aqui, têm visões ideológicas em que às vezes acabam prejudicando o desenvolvimento social e econômico e, principalmente o cultural. Nós da América do Sul com essa riqueza toda que temos, não deveríamos estar nesse estágio de subdesenvolvimento em relação ao mundo. E não é dizer porque é a América do Sul, não, a China, a Coreia são os exemplos muito mais modernos que conseguiram superar. Eles têm um

antagonismo, por exemplo a Coreia tem um antagonismo muito grande com o Japão, mas isso é histórico, mas não foi suficiente e restritivo para eles desenvolverem economicamente e eles se comunicarem e se visitarem. Enfim, há um trânsito perfeito e livre, como nós também precisamos. Outra coisa, no meu entendimento, é que o brasileiro é muito soberbo, acha que os outros países, esse momento crítico que estamos vivendo é muito importante para nós mudarmos um pouco os nossos valores e cairmos numa real, porque nós achamos que nós somos uma potência, que nós temos um parque industrial muito grande, que somos o maior país da América do Sul, que temos várias situações vantajosas pra nós, um litoral fantástico, mas o fato é que o nível de gestão nossa ainda é muito crítico e aí os pequenos entre aspas os pequenos países da América do Sul estão dando demonstração de que não é muito importante ser grande e às vezes ter muitos recursos naturais. Certo, mas é muito mais importante ter uma boa gestão, isso é válido no âmbito dos países e é válido também no âmbito das empresas. Nós estamos vendo grandes empresas brasileiras numa situação extremamente difícil em todos os setores e nós estamos vendo pequenas empresas, no Brasil, aqui no Brasil mesmo dentro desse universo de complicadores que existe, nós estamos vendo essas pequenas empresas *startups*, algumas até produzindo produtos e serviços e *softwares* para os Estados Unidos lá *pro Vale do Silício*. Portanto, não é tamanho, certo? É a inteligência, é principalmente a capacidade de gestão e isso falta muito aos nossos governantes”.

- Entrevistador: “(...)”, - eu encerro a entrevista e agradeço a sua colaboração”.

- Respondente(E3): “- Ora, não por isso, e disponha sempre que quiser, pois o SEBRAE sempre estará aberto a recebe-lo”.

- Entrevistador: “- Muito obrigado!”

Apresentam-se abaixo as respostas do grupo do comitê gestor, identificado pela letra (Q) com sequência numérica aleatória, de modo a indicar apenas a quantidade de respondentes ao questionário enviado por e-mail. As respostas estão agrupadas por pergunta realizada.

Questão 01: Durante o processo de planejamento da Rota foram criados comitês gestores (grupos de trabalho, responsáveis em assegurar a gestão do projeto

a partir de uma visão em conjunto além de apoiar de modo operacional e administrativo o cumprimento das estratégias propostas) em cada um dos Estados envolvidos. A composição dos comitês gestores partiu da indicação dos principais agentes públicos envolvidos e seguiu como critério o envolvimento do poder público, iniciativa privada e terceiro setor (sociedade civil organizada) com representação nas regiões turísticas. Você como componente do Comitê Gestor tomou conhecimento da Rota apenas quando foi convidado para essa composição, ou teve anteriormente alguma informação sobre a existência da mesma. Caso tenha sabido anteriormente, por favor, comente como.

- Respondente (Q1): “- Tendo em vista meu envolvimento no turismo do Estado enquanto consultora de turismo e também como docente e coordenadora de curso de Turismo tomei conhecimento antes, em reuniões e também no Fórum Estadual de Turismo de Mato Grosso”.

- Respondente (Q2): “- Tomei conhecimento na reunião indicativa dos membros que comporiam o Comitê Gestor da Rota”.

- Respondente (Q3): “- Visualizar as possibilidades de integração dos destinos turísticos existentes é consequência natural de qualquer observador que se volte para analisar as forças e fraquezas do desempenho do turismo do Estado e do Brasil”.

“- Acompanhei os esforços do então presidente Lula, logo no início do seu primeiro mandato, para abrir o País para novos mercados, inclusive os pequenos, formados pelos países da América do Sul, para os quais o Brasil sempre esteve de costas, com pouca exploração das potencialidades. Em decorrência dessa ambiência favorável, fiz parte da construção e operação do projeto Mercado de Fronteira, que reuniu os SEBRAE MT, RO e AC, com objetivo de fazer estudos, capacitar empresários e provocá-los a acessar mercados de fronteira, mais especificamente da Bolívia e Peru”.

“- Este projeto me possibilitou conhecer de perto, por meio de viagens, encontros de negócios, reuniões oficiais com autoridades destes países, especialmente o Peru, a visão mais arrojada que tinha em relação ao seu posicionamento geográfico, diversidade de biomas, riqueza cultural, fato que já demonstrava que iria deslanchar sobremaneira no desenvolvimento do turismo, embora já reconhecido mundialmente pela oferta de raros atrativos”.

“- A construção do projeto da Rota Internacional Pantanal – Amazônia – Andes Pacífico é fruto desse amadurecimento da percepção, que era preciso agir de forma integrada. Somando esforços neste grande desafio, percebido pelos SEBRAE AC, RO e MT, impactados pela construção da Interoceânica”.

“- Tomei conhecimento pelos trâmites normais existentes entre os SEBRAE, pelo convite feito, da Diretoria do SEBRAE Acre, à Diretoria do SEBRAE/MT, que me designou para compor o Comitê”.

- Respondente (Q4): “- Tomei conhecimento da Rota quando fui convidada para fazer composição e fiquei super feliz de fazer parte de um Comitê Gestor de grande relevância e muito importante para todos os Estados envolvidos”.

Questão 02: Considerando as poucas reuniões oficiais do Comitê Gestor de MT, considerando a instituição a qual você representava e ainda as limitações (políticas e de execução) que o projeto demandava, como você descreveria a sua participação no planejamento da Rota?

- Respondente (Q1): “- Minha participação até hoje esteve restrita a uma oficina de planejamento estratégico ocorrida em Rio Branco, no Acre, na ocasião de posse do Comitê Gestor”.

- Respondente (Q2): “- Fui presente e ativa, no que coube a minha representatividade, estive em todas as reuniões, organizei os dados solicitados, repassei as informações aos representados, organizei por dois anos seguidos eventos que promoviam a rota, em Cáceres, fui atrás de explicações quando o projeto parou e fiz encaminhamentos junto aos gestores das secretarias de turismo do município de Cáceres e Estado e presidente do SEBRAE para retomada da gestão da Rota”.

- Respondente (Q3): “- Entusiasta e otimista com as possibilidades, nas oportunidades que tive procurei compartilhar a minha visão estratégica da proposta, analisando as complexidades e vulnerabilidades, especialmente no que tange à visão de prazos e papéis de cada pilar que sustenta qualquer iniciativa turística: público, privado e sociedade”.

- Respondente (Q4): “SEM RESPOSTA”

Questão 03: Você se recorda de outras participações, fora das reuniões do Comitê Gestor, cujo tema teria sido abordado?

- Respondente (Q1): “- Fórum Estadual de Turismo – MT”.

- Respondente (Q2): “- Sim em fevereiro de 2017, estivemos numa reunião organizada pela SEDEC/Tur para os gestores do turismo dos municípios de MT, cuja finalidade era estabelecer as ações e prioridades no planejamento do turismo nos municípios presentes... E o projeto da Rota foi citado e entendido por todos que estavam na reunião como necessário, e sua retomada foi aprovada, inclusive verbalmente pelo presidente do SEBRAE (José Guilherme). O secretário de turismo de Cáceres oficializou a solicitação ao mesmo, mas ainda não foi respondido”.

- Respondente (Q3): “- Desde as minhas primeiras vivências e interações com a realidade da fronteira e políticas de desenvolvimento dos países, o tema passou a fazer parte das minhas abordagens, conversas, diálogos, entrevistas e posicionamentos. Creio que fui e sou uma mensageira defensora de macro projetos internacionais, assim como fazem os países desenvolvidos com turismo avançado. Fui inclusive convidada pelo Ministério de Relações Exteriores do Brasil para fazer duas palestras no Peru, durante seminários, uma em Lima, na Embaixada do Brasil, e outra em Cusco, falando das potencialidades dos mercados de fronteira nas quais se inclui o turismo. Participei de vários eventos no Brasil, Peru, Bolívia e Colômbia, nos quais o temas eram cooperação, integração de estratégias e de mercados”.

- Respondente (Q4): “SEM RESPOSTA”

Questão 04: Na sua opinião, quais os agentes que estavam mais empenhados no processo de planejamento da Rota e quais deveriam ter participado mais desse processo?

- Respondente (Q1): “- Os órgãos públicos estavam empenhados e articulados na época de posse do Comitê Gestor e da referida Oficina de Planejamento Estratégico. Mas apesar de alguns representantes da iniciativa privada estarem envolvidos considero esse o elo mais frágil nessas instâncias de governança, pois o turismo efetivamente se dá na iniciativa privada, sendo apoiado pelo poder público. Quando um projeto de um novo produto turístico não encontra aderência da iniciativa

privada seu desenvolvimento e operação tornam-se frágeis e na maioria das vezes não saem do papel”.

- Respondente (Q2): “- Penso que os empresários e as agências, com inclusive a melhoria da oferta: (diversificação e qualificação de seus produtos) poderiam estar mais envolvidos e contribuindo na execução dos processos de promoção e comercialização da Rota. Mas isso viria em seguida na continuidade das ações da Rota, que não aconteceu”.

- Respondente (Q3): “- O governo do Acre, e consequentemente o SEBRAE de lá, por estar situado na fronteira com o Peru, onde tem a estrutura aduaneira, tem um histórico ativo de interação e certamente desempenhou papel de liderança no processo. Porém, outros atores também se empenharam, à medida do possível, nas tarefas definidas”.

- Respondente (Q4): “- Secretária de Desenvolvimento de Turismo, Secretários, Presidentes de COMTUR. Em minha opinião deveria participar, além de Secretários de Turismo, Presidentes de Conselhos - COMTUR, Prefeitos, Secretários de Planejamento, Empresários do setor de hotelaria, gastronomia, eventos, etc”.

Questão 05: Na sua opinião, quais as principais dificuldades encontradas no processo de planejamento da rota?

- Respondente (Q1):

“- Investimento financeiro”;

“- Falta de aderência da iniciativa privada”;

“- Falta de sequência do processo de planejamento, principalmente tendo em vista as mudanças de gestão”;

“- Trata-se de um produto que envolve mais de um Estado e uma extensão territorial considerável, isso torna difícil a sinergia e o atendimento a todos os interesses envolvidos”.

- Respondente (Q2):

“1- Sobre a comunicação: As informações diagnósticas da rota, muito bem organizadas, foram repassadas pontualmente, em forma de relatório para os membros do Comitê Gestor da Rota e não estão em nenhum sistema de gerenciamento do

turismo, inviabilizando os gestores atuais, empresários interessados de terem acesso às mesmas, a não ser se o membro gestor disponibilizar por boa vontade (fiz isso para os gestores do Estado e do município por duas gestões. Enquanto membro do Grupo Gestor, depois da fase de planejamento concluída, participei da promoção da rota no município e, de repente, não recebi mais nenhuma informação sobre a rota, simplesmente a comunicação com o grupo gestor cessou. Não fui comunicada do encerramento dos trabalhos, e não obtive informações sobre o porquê o processo pararia, nem se tínhamos algum problema para executar as ações do planejamento da rota”.

“2- Processo avaliativo - não houve processo avaliativo da gestão da rota; O que considero um problema grave na administração da rota, para se gerir e liderar é preciso ter parâmetros e indicadores que norteiam as implementações do planejamento para impedir que aconteça o fechamento do projeto sem/ou com justificativas. E mais ainda para que se obtenham o sucesso e a busca da excelência de qualquer projeto”.

“3- Planejamento Diretor de turismo do Estado – alinhado politicamente aos pares; Não existe um alinhamento político, um plano diretor de turismo para o Estado de MT, o que levou a falta de continuidade das ações na gestão da Rota pelo gestor do Estado na transição política na secretaria de turismo de MT, que liderava o projeto da Rota”;

“- A ausência de visão de negócios e de empreendimento no setor público demonstradas pelos gestores que não tiveram o compromisso de continuidade do projeto que tem uma real importância para o Estado, os recursos do projeto ficam desperdiçados, sem a finalização dos projetos, interromperam - se os trabalhos perto da colheita, perderam se os frutos.

“- A ausência de alinhamento político, técnico, causou a falta de sincronia, comunicação do grupo gestor da Rota dissipou os parceiros que perderam a fé no processo e não houve mais reuniões de gestão participativa, os mesmos aceitaram isso passivamente se renderam a situação”.

“- Ausência de pró-atividade da liderança, que poderia ter demonstrado a importância do projeto e cobrado do governo a continuidade do mesmo; e/ou poderia ter dado mais ciência do significado socioeconômico e alcance do projeto da Rota

para os *plays* do turismo envolvidos direta e indiretamente no processo gerando maior envolvimento do Empresário e alternativas de recursos extras, inclusive via projeto SICONV, (emenda Parlamentar). E mesmo porque no projeto tínhamos em mente que: *Algumas ações poderão ser articuladas como contrapartida econômica dos parceiros (não implicando em recursos financeiros diretos). Lamentável”.

- Respondente (Q3): “- O turismo, como pilar ativo da economia, com envergaduras robustas, acontece quando é parte das prioridades de governos. Sem o papel efetivo das instituições públicas, devidamente dotadas de diretrizes, programas, projetos e recursos humanos e financeiros, as iniciativas tendem ao aniquilamento ou extinção. A segunda parte tão quanto importante é o setor privado, que deve ser o ator protagonista da política de desenvolvimento, devendo portanto estar organizado em representações legítimas e reconhecidas, para interagir, atuar e cobrar a relevância que se quer nas esferas governamentais. É preciso ter projetos de longo prazo, construídos e mantidos e não apenas ações alinhadas a siglas partidárias. O terceiro pilar, a sociedade, é também imprescindível para o desenvolvimento do turismo, pois é ela que forma a teia do destino. Cidade turística boa é aquela cidade boa para o munícipe. Portanto, a rota não foi concebida, em sua estratégia, com visão de longo prazo, nem teve o envolvimento necessário dos empresários, até porque não há nessa região ainda a percepção de união e cooperação entre os empresários em prol do setor”.

- Respondente (Q4): “- Orçamento e recursos disponível”.

Questão 06: Sabemos que o projeto está parado na Secretaria Adjunta de Turismo do Estado de Mato Grosso. Você considera o projeto da Rota ainda viável? Se sim ou não, justifique.

- Respondente (Q1): “- Considero viável enquanto atratividade, há que se considerar as insuficiências quanto a logística e infraestrutura disponível.

O planejamento e concretização de um novo produto turístico envolvem recursos humanos e financeiros de longo prazo, o que não acontece na grande maioria das iniciativas de planejamento de novos produtos. Os investimentos

financeiros são injetados no início do planejamento, mas isso não acontece na sequência de desenvolvimento e consolidação do produto no mercado”.

- Respondente (Q2): “- Com certeza, o objetivo do projeto da Rota é atual e de grande importância para alavancar o processo de desenvolvimento do Estado. As políticas atuais de turismo do Estado de MT, rumam para a Integração Regional, com a diversificação do produto turístico e sua comercialização internacional, com apelo para a segmentação do ecoturismo, cultura e aventura (que correspondem a previsão diagnóstica da Rota);

“- Os destinos que estão definidos na rota compõem o mapa turístico atual do MTur, e são alvos mercadológicos estabelecidos pelo *trade* e governo atual de MT (vide manifesto do *trade* turístico FIT Pantanal 2017)”;

“- O Diagnóstico Turístico que foi aprofundado (11 municípios) e a elaboração de Sondagem/Análise Mercadológica (Operadores de Mercado e Público Final) são informações que podem facilmente ser atualizadas a partir da metodologia do projeto da Rota;

“- E por último argumento, [...] há disponibilidade do mercado para a comercialização da Rota com a excelente receptividade das agências/operadoras”.

“- Acredito no sucesso desse projeto se os investidores forem mobilizados a partir de uma visão de negócio e lhes demonstrado as conquistas estruturais e logísticas já realizadas no Desenvolvimento do turismo no Brasil e em cada destino envolvido na Rota”.

- Respondente(Q3): “- Sim, A visão de ecossistema colaborativo nunca esteve tão atual e demandada como agora. Pela desenvoltura da economia peruana pode-se constatar que aquele país não parou, pelo contrário, investiu em estruturas, aperfeiçoou políticas públicas e exponenciou segmentos como a gastronomia, que passo a ser uma das melhores do mundo”.

“- Mato Grosso continua focado no agronegócio, com parca visão de fortalecimento de novos setores econômicos. Isto certamente reflete no baixo desempenho do turismo no Estado, com reflexos negativos sobre empresas, (4 hotéis fechados e outros em fase de fechamento em Cuiabá, Arena Pantanal sem conclusão e outros atrativos sem acessos)”.

“- A integração de rotas nacionais e internacionais é uma necessidade premente, pois independente do turismo, o fluxo de pessoas que se desloca hoje no mundo, por diferentes razões, justifica acreditar que este fenômeno traga impactos altamente positivos econômicos para Mato Grosso”.

- Respondente (Q4): “- Sim, Rota Turística Internacional Pantanal – Amazônia – Andes – Pacífico, fortalecendo a economia brasileira através do intercâmbio comercial, industrial e turístico. É um projeto de suma importância para a Rota e as Cidades Turísticas.

O objetivo da pesquisa de campo foi identificar e descrever a participação dos principais agentes envolvidos no projeto Rota Turística Internacional, bem como, investigar segundo seus principais colaboradores quais os fatores que interferiram no processo de planejamento da rota. Com base nos dados coletados foi possível apresentar as seguintes apontamentos:

- Ao serem questionados sobre como ficaram sabendo a respeito do projeto da rota?

O entrevistado (E1) respondeu: “[...] - é realmente a informação chegou através dos estados vizinhos em reuniões que tínhamos mensalmente do Fornatur [...]”.

O respondente (E2): “Bom, você estava como gestor enquanto estava na secretaria, deixando a secretaria, me fez esse convite e aceitação dos gestores me passando todas informações em que situação estava, com todas as documentações que iniciativa tinha gerado até o momento e a partir daí eu fiquei como responsável, houve um processo de mudança aqui em Mato Grosso e também no Acre”.

(E3) respondeu: “[...] - Na verdade eu já em 2004/2005 nós já tínhamos como um pensamento estratégico no SEBRAE, olhar com bons olhos em termos de oportunidade de negócios os países da América do Sul [...]”, deixando claro que muito antes da construção da rodovia interoceânica já existia em curso um processo de aproximação regional entre empresários mato-grossenses e o mercado sul americano.

Em relação aos demais agentes representantes do Comitê Gestor, dos dez membros somente quatro responderam aos questionamentos:

Q1: “- Tendo em vista meu envolvimento no turismo do Estado enquanto consultora de turismo e também como docente e coordenadora de curso de turismo tomei conhecimento antes, em reuniões e também no Fórum Estadual de Turismo de Mato Grosso”.

Q2: “- Tomei conhecimento na reunião indicativa dos membros que comporiam o Comitê Gestor da Rota”.

Q3: “- Tomei conhecimento pelos trâmites normais existentes entre os SEBRAE, pelo convite feito, da Diretoria do SEBRAE Acre, à Diretoria do SEBRAE/MT, que me designou para compor o Comitê”.

Constando que praticamente todos tiveram conhecimento sobre a rota, durante reuniões do Fórum estadual de turismo, a exceção, quanto aos representantes políticos, que tiveram conhecimento da proposta em reuniões do fórum nacional de secretários de turismo e do respondente (E3), demonstrando que a tentativa em desenvolver um projeto de integração regional com a América do Sul é bem anterior ao projeto rota turística internacional.

Ao serem questionados sobre o envolvimento em ações, pró Rota, obteve-se uma diferença considerável entre a participação dos respondentes dos dois grupos.

E1: “[...] nós chegamos a um ponto de termos a clareza que era preciso envolver também outros segmentos que inclusive nos possibilitasse o diálogo com o Peru que era imprescindível esse diálogo e nesse momento introduzimos na conversa e nas ações, o SEBRAE, para que nos ajudasse na questão da formatação dos produtos dentro do território brasileiro”. “[...] fizemos também ações junto à EMBRATUR, chegamos a construir um roteiro integrado na parte brasileira, dizendo o trecho, quilômetro a quilômetro, o que efetivamente acontecia e teria de atrativos e destinos consolidados, a oferta hoteleira, o que poderia ser encontrado dentro de cada município e somamos a um trabalho que na época, a empresa que fez a rodovia no Peru [...]”. “[...] conseguimos construir um roteiro e com a participação lógico da empresa que já tinha feito isso no peru e com nós, nossos estados fazendo, cada um fazendo a sua parte, construímos isso. Isso foi feito um documento foi impresso pela Embratur[...]”, “[...] chegamos a ter reuniões com o Ministério dos Transportes para discutir a qualidade do trecho brasileiro da rodovia da BR que liga, no caso, Cuiabá até Rio Branco no Acre, discutimos com outras empresas que trabalham também,

como a ANTT, que trabalha com a questão da fiscalização dessas rodovias. Envolvemos o SEBRAE, a EMBRATUR, além do que os três estados que estavam na construção dessa Rota [...]”. “[...] então começamos a fazer um trabalho junto a PROMPERU para que a gente pudesse ter a possibilidade de fazer esse roteiro integrado [...]”, “[...] chegamos a procurar inclusive a Avianca. Tivemos reunião com a diretoria de planejamento da Avianca [...] fizemos um encontro, um workshop, onde foi possível mostrarmos os destinos que nós tínhamos nesses três estados e de que maneira nós poderíamos vender essa rota integrada fazendo, inclusive, essa parceria com o Peru, com os destinos já consolidados no Peru [...]”. “Contribuindo com esse processo também participamos de duas expedições terrestres com motociclistas e motoristas dos três estados que percorreram toda rota, inclusive, saindo daqui de Cuiabá, indo até Rondônia, chegando a Rio Branco no Acre, atravessando a fronteira com o Peru, passando por Madre de Dios que a primeira cidade da fronteira, depois Porto Maldonado e chegando a Cusco, Machu Picchu, Nasca e todas as cidades logo depois de Nasca, chegando ao Pacífico e Lima [...]”.

E2: “[...] ano passado houve uma caravana com esse intuito de estreitar as relações comerciais entre esses países da América do Sul como potenciais consumidores do agronegócio... a questão da carne, grãos e por quê não, também no turismo?”

E3: “[...] Então, provocamos algumas viagens de aproximação... tanto fomos ao Peru quanto eles vieram *pra* cá, com o objetivo evidentemente de mostrar pra eles que nós poderíamos fazer com que esses turistas deles com ganhos representativos pra eles, eles poderiam apresentar novos roteiros, o empresário que fosse ao Peru, em especial Machu Picchu, poderia dar “uma esticada” *pra* chegar no Brasil pra conhecer o que? Pra conhecer o Mato Grosso, o Pantanal, pela fauna e flora do Pantanal que seriam atrativos muito grandes pra ele [...]”, “[...] mesmo depois de concluída a obra nós já estivemos lá algumas vezes e verificamos fizemos uma reunião em Cusco em que nós fizemos uma conexão com as operadoras locais, um trabalho que nós fizemos com as operadoras locais [...]”, “[...] Nós fizemos algumas missões, nós não tivemos só aqui em Mato Grosso nós aproveitamos até alguns eventos que aconteceriam em São Paulo porque encontrar com o empresário não precisa ser necessariamente aqui em Mato Grosso, vários eventos que o governo

brasileiro fez e evidentemente o governo brasileiro sempre procura fazer em um grande centro no caso em São Paulo nos estivemos presente também com roda de negócios levando os empresários nossos e com a participação desses três estados também[...]”, “[...] Fora isso nós estimulamos também várias atividades que tinham um cunho esportivo mas ao mesmo tempo empresarial porque, por exemplo, o *hobby* que existe de motocicleta várias caravanas foram feitas levando empresários [...]”.

Em relação aos respondentes do grupo (Q):

Q1: “- Minha participação até hoje esteve restrita a uma oficina de planejamento estratégico ocorrida em Rio Branco, no Acre, na ocasião de posse do Comitê Gestor”.

Q2: “- Fui presente e ativa, no que coube à minha representatividade. Estive em todas as reuniões, organizei os dados solicitados, repassei as informações aos representados, organizei por dois anos seguidos eventos que promoviam a rota, em Cáceres, fui atrás de explicações quando o projeto parou e fiz encaminhamentos junto aos gestores das secretarias de turismo do município de Cáceres e Estado e presidente do SEBRAE para retomada da gestão da Rota”.

Q3: “- Entusiasta e otimista com as possibilidades, nas oportunidades que tive procurei compartilhar a minha visão estratégica da proposta, analisando as complexidades e vulnerabilidades, especialmente no que tange à visão de prazos e papéis de cada pilar que sustenta qualquer iniciativa turística: público, privado e sociedade”.

Q4: Não respondeu.

Comparando os respondentes dos dois grupos, nota-se acentuado desequilíbrio entre a participação na colaboração de ações em prol da Rota. Porém, é importante frisar a diferença inerente a cada um dos grupos. O desempenho político foi notório inicialmente, com o envolvimento e participação dos agentes políticos, não apenas de Mato Grosso, mas de todos os integrantes da rota e em diferentes escalas no âmbito, nacional e internacional.

Ao serem abordados quanto a viabilidade do projeto, os respondentes foram unânimes em acreditar na viabilidade de um roteiro turístico internacional integrado como demonstrado nas respostas:

Para E1 “- [...] Eu espero que ainda chegue o momento desse projeto efetivamente amadurecer e todos terem a mesma visão, a visão e a compreensão de que é possível, sim, implantar esse projeto”.

E2: “- Quanto à viabilidade, vem ao encontro ao que o atual governo do estado tem pregado, que é não dar mais as costas para a América do Sul, buscar relações comerciais com a Bolívia, Peru... e isso tem acontecido”.

E3: “- Eu tenho a convicção, tenho conversado muito com a iniciativa privada na área de turismo e eles estão receptivos a essa ideia [...] as autoridades nossas precisam ampliar os horizontes no sentido de não pensar apenas no mercado interno”.

Em relação a viabilidade os respondentes do grupo (Q), apresentaram as seguintes opiniões:

Q1: “- Considero viável enquanto atratividade. Há que se considerar as insuficiências quanto a logística e infraestrutura disponível. O planejamento e concretização de um novo produto turístico envolvem recursos humanos e financeiros de longo prazo, o que não acontece na grande maioria das iniciativas de planejamento de novos produtos. Os investimentos financeiros são injetados no início do planejamento, mas isso não acontece na sequência de desenvolvimento e consolidação do produto no mercado”.

Q2: “- Com certeza, o objetivo do projeto da Rota é atual e de grande importância para alavancar o processo de desenvolvimento do Estado. As políticas atuais de turismo do Estado de Mato Grosso, rumam para a e integração regional, com a diversificação do produto turístico e sua comercialização internacional.

Q3: “- Sim, A visão de ecossistema colaborativo nunca esteve tão atual e demandada como agora. Pela desenvoltura da economia peruana pode-se constatar que aquele país não parou. Pelo contrário, investiu em estruturas, aperfeiçoou políticas públicas e exponenciou segmentos como a gastronomia, que passou a ser uma das melhores do mundo. Mato Grosso continua focado no agronegócio, com parca visão de fortalecimento de novos setores econômicos. Isto certamente reflete no baixo desempenho do turismo no Estado, com reflexos negativos sobre empresas, (4 hotéis fechados e outros em fase de fechamento em Cuiabá; Arena Pantanal sem conclusão e outros atrativos sem acessos). A integração de rotas nacionais e

internacionais é uma necessidade premente, pois independente do turismo. O fluxo de pessoas que se desloca hoje no mundo, por diferentes razões, justifica acreditar que este fenômeno traga impactos altamente positivos econômicos para Mato Grosso”.

Q4: “- Sim, a Rota Turística Internacional Pantanal – Amazônia – Andes – Pacífico, fortalecendo a economia brasileira através do intercâmbio comercial, industrial e turístico, é um projeto de suma importância para a Rota e as cidades turísticas”.

Outro aspecto relevante indagado, foi sobre a pouca ou nula participação de agentes importantes, que poderiam ter contribuído com o processo de planejamento, neste aspecto, alguns respondentes identificaram que havia incongruências no projeto. De acordo com alguns os entrevistados do grupo (E):

E1: “[...] a gente esperava que as empresas aéreas tivessem uma visão maior do que poderia ser feito [...]”.

E2: “[...] além do governo do estado, através da secretaria adjunta de turismo – Secretaria de desenvolvimento Econômico (Secretária Titular), envolver também no âmbito do poder público as instituições de segurança, estamos falando de uma rota internacional, envolver polícia federal, receita federal na questão das alfândegas, a polícia de fronteira que o governo do estado tem. Então, é fundamental para garantir a segurança da rota e garantir que esses turistas, que desejam visitar todo esse percurso, tenham maior segurança possível no roteiro e a iniciativa privada também é fundamental”.

E3: “[...] no plano federal, todas as instituições que tem responsabilidade na importação, exportação no trânsito de pessoas, então aí você pode colocar: Itamaraty, Receita Federal [...]”.

Em relação ao entrevistados do comitê gestor, grupo (Q):

Q1: “- Os órgãos públicos estavam empenhados e articulados na época de posse do Comitê Gestor e da referida Oficina de Planejamento Estratégico. Mas apesar de alguns representantes da iniciativa privada estarem envolvidos considero esse o elo mais frágil nessas instâncias de governança, pois o turismo efetivamente se dá na iniciativa privada, sendo apoiado pelo poder público. Quando um projeto de um novo produto turístico não encontra aderência da iniciativa privada seu

desenvolvimento e operação tornam-se frágeis e na maioria das vezes não saem do papel.”

Q2: “Penso que os empresários e as agências, com inclusive a melhoria da oferta: (diversificação e qualificação de seus produtos) poderiam estar mais envolvidos e contribuindo na execução dos processos de promoção e comercialização da Rota. Mas isso viria em seguida na continuidade das ações da Rota, que não aconteceu.

Q4: “Secretária de Desenvolvimento de Turismo, Secretários, Presidentes de COMTUR. Em minha opinião deveria participar, além de Secretários de Turismo, Presidentes de Conselhos - COMTUR, Prefeitos, Secretários de Planejamento, Empresários do setor de hotelaria, gastronomia, eventos, etc.”

A seguir, ainda com base na opinião dos agentes representantes das instituições de Mato Grosso, serão apresentados os fatores que interferiram diretamente no processo de planejamento e implantação da rota.

5.3 ANÁLISE COMENTADA: FATORES QUE INTERFERIRAM NO PROCESSO DE PLANEJAMENTO E IMPLANTAÇÃO DA ROTA

Neste subcapítulo, serão apresentados os principais fatores que interferiram (aspectos que dificultaram ou até mesmo prejudicaram) no processo de planejamento da rota turística internacional Pantanal – Amazônia – Andes – Pacífico. Somente a partir da efetiva colaboração dos agentes que participaram diretamente da construção do projeto foi possível apresentar tais resultados.

Ainda com base nas respostas dos entrevistados nota-se que ao serem questionados sobre os principais “gargalos ou dificuldades”, os entrevistados apontaram, vários aspectos que influenciaram negativamente no processo de planejamento e implantação da rota, como observado nas afirmações abaixo:

E1: “[...] então depende muito da visão e do interesse político, às vezes, até da realização e, infelizmente, os personagens, as vezes mudam em determinado período. Então, determinadas pessoas que levam o projeto segurando na mão, depois de determinado tempo não se encontram mais e acabam acontecendo as dificuldades. Nesse período nós tivemos a substituição de um secretario de Rondônia, que na

verdade o secretário que assumiu a função não tinha a mesma visão do antigo que estava lá e que acabou trazendo dificuldades para o projeto continuar com o mesmo ritmo de intensidade *pra* poder chegar até o sucesso e a complementação. “[...] então, eu vejo que é um projeto que, por todas as circunstâncias que eu já falei, teve uma dificuldade de continuidade. “[...] nós precisamos ter um aeroporto internacional... como posso despertar o interesse de uma empresa aérea de vir pousar aqui, se nós não podemos operar? Então, na verdade a crítica se dá ao próprio poder público por ser muito moroso na questão da construção. O nosso aeroporto vai *pra* mais de quatorze anos que está em obras. Quatorze anos! São muitos anos... é muito tempo! E temos um fluxo que, inicialmente, esse aeroporto foi pensado *pra* cinco milhões de passageiros por ano e nós já estamos quase chegando a esse limite de passageiros e não terminou até hoje! Então quando terminarem as obras, nós já chegamos no limite, já! [...] nosso aeroporto precisa ser efetivamente internacional, não só no nome mas na operacionalização, temos que ter um aeroporto preparado para isso, nós precisamos ter a construção desse roteiro integrado que traga efetivamente o interesse. Precisamos ter o interesse das companhias aéreas para fazer essa conectividade aérea. A conectividade terrestre já existe de uma maneira tímida, acanhada, mas a gente sabe que o transporte de massa é o avião, com certeza. [...] outra questão que nós vimos de muita dificuldade era a própria situação das nossas rodovias, enquanto no Peru nós tínhamos uma rodovia com uma qualidade espetacular de tráfego, de sinalização, de informação. No Brasil nós não tínhamos isso. Não temos isso nas nossas rodovias. [...] também acredito que alguns órgãos desses que já citei da dificuldade naquele momento, talvez não tenham tido a mesma visão que nós, que estávamos mais ligados com o turismo, de que tínhamos possibilidade. Eu não posso dizer que o SEBRAE não teve essa visão, nem a EMBRATUR, eles estiveram conosco. Talvez esses órgãos, porque o turismo se faz na transversalidade, não é uma atribuição nossa recuperar estrada, *pro* transporte de carga, *pra* isso tem um ministério no país que é específico *pra* isso”.

E2: “[...] como é um projeto relativamente grande e envolve três estados e cada estado já tem a sua demanda, suas necessidades, essa dificuldade de articulação acaba também sendo um fator que traz certa dificuldade. Aqui no estado de Mato Grosso no entendimento do secretário, não ter um aeroporto internacional ainda, e

isso acaba, de certa forma, realmente prejudicando por que para que eu tenha turismo eu tenho que ter deslocamento. Embora a proposta da rota também seja via terrestre, o fato de ter um aeroporto internacional, facilitaria bastante e daria maior dimensão à rota. O fato da mudança ter ocorrido nos dois estados, mudança de gestão, as pessoas que estavam envolvidas também do Acre que era quem estava puxando toda essa discussão, acredito também ser um fator que tenha pesado para isso [...]. [...] questão de recursos financeiros que havia, tinha uma proposta *pro* Governo Federal através do Ministério do Turismo e EMBRATUR também... não lembro bem de quem partiria diretamente o recurso, mas não houve o repasse desse recurso e, sem dúvida, também acabou prejudicando o andamento da proposta que era fundamental para continuar desenvolvendo as ações”.

E3: “[...] mas ainda com o Peru tem essa dificuldade de que o turista não vai querer pegar uma rodovia e perder três dias numa rodovia para chegar a Cuiabá, tem que ter esse voo. Esse voo, pensando estrategicamente, é fundamental não só *pra* fazer um relacionamento melhor das culturas dos países aqui da América do Sul, mas principalmente com foco de geração de receita e geração de emprego. [...] acredito que uma decisão política por parte do governo estadual é fundamental. O governo estadual motivar e, evidentemente antes de motivar, ter essa visão estratégica que a saída é essa... por terra já tem. [...] eu acho que o Brasil perde muito, certo? E os nossos estados, principalmente o Acre, Rondônia e Mato Grosso perdem muito mais ainda... muito voltados para região sul e sudeste do país e nós não somos prioridade para as regiões sul e sudeste. O centro-oeste poderia dar um salto quântico em uma visão estratégica se nós viéssemos a nos internacionalizar com esses países que estão aqui, no caso do Peru. [...] ou seja, nós não estamos utilizando bem todo esse potencial de fronteira que temos, nós só temos dois países praticamente que não fazem fronteira conosco, se não me engano Equador e Chile. Só Chile e Equador que não fazemos fronteira... o resto todo nós fazemos e o que nós estamos tirando de proveito dessa posição geopolítica? Absolutamente nada ou muito pouco [...]”.

O principal fator a interferir negativamente no processo de implantação da rota, citado por todos os entrevistados do grupo (E), foi a não internacionalização do aeroporto de Cuiabá, ou seja, o aeroporto não tem condições de atrair fluxo de passageiros internacionais, em virtude de uma questão política e burocrática, pois não

dispõe de aduana e demais órgãos que compõem a estrutura de migração necessária para efetivamente habilitar o aeroporto a operar com rotas internacionais. Este fato compromete a percepção do real potencial na construção de um roteiro integrado, fato apresentado como um dos principais responsáveis pela inércia das ações da rota, ou até mesmo pelo não envolvimento de parceiros da iniciativa em apoiar a rota.

Questões como a mudança de gestores públicos interferindo na continuidade das ações da rota, infraestrutura precária das rodovias brasileiras, falta de decisão política por parte do governo estadual em reconhecer e motivar o aproveitamento do potencial estratégico para internacionalização do estado com os países sul americanos, além da abrangência do projeto, envolvendo diferentes governos e diferentes percepções de prioridade, também são fatores que interferiram diretamente no processo de implantação do projeto rota turística internacional.

Em relação ao grupo (Q), os respondentes apresentaram posicionamentos diversos, enfatizando aspectos que deveriam ser considerados quanto a gestão da rota, como demonstrado:

Segundo (Q1): “Os órgãos públicos estavam empenhados e articulados na época de posse do Comitê Gestor e da referida Oficina de Planejamento Estratégico. Mas apesar de alguns representantes da iniciativa privada estarem envolvidos considero esse o elo mais frágil nessas instâncias de governança, pois o turismo efetivamente se dá na iniciativa privada, sendo apoiado pelo poder público. Quando um projeto de um novo produto turístico não encontra aderência da iniciativa privada seu desenvolvimento e operação tornam-se frágeis e na maioria das vezes não saem do papel; - Investimento financeiro; - Falta de aderência da iniciativa privada; - Falta de sequência do processo de planejamento, principalmente tendo em vista as mudanças de gestão; - Trata-se de um produto que envolve mais de um Estado e uma extensão territorial considerável, isso torna difícil a sinergia e o atendimento a todos os interesses envolvidos.”

De acordo com (Q2): “Sobre a comunicação: As informações diagnósticas da rota, muito bem organizadas, foram repassadas pontualmente, em forma de relatório para os membros do Comitê Gestor da Rota e não estão em nenhum sistema de gerenciamento do turismo, inviabilizando os gestores atuais e empresários interessados de terem acesso às mesmas. A não ser se o membro gestor

disponibilizar por boa vontade (fiz isso para os gestores do Estado e do município por duas gestões; [...] não houve processo avaliativo da gestão da rota; [...] para se gerir e liderar é preciso ter parâmetros e indicadores que norteiam as implementações do planejamento para impedir que aconteça o fechamento do projeto com ou sem justificativas; Planejamento Diretor de turismo do Estado - alinhado politicamente aos pares: Não existe um alinhamento político, um plano diretor de turismo para o Estado de Mato Grosso, o que levou à falta de continuidade das ações na gestão da Rota pelo gestor do Estado na transição política, na secretaria de turismo de Mato Grosso, que liderava o projeto da Rota; a ausência de visão de negócios e de empreendimento no setor público demonstradas pelos gestores que não tiveram o compromisso de continuidade do projeto”.

Na opinião do respondente (Q3): “[...] sem o papel efetivo das instituições públicas, devidamente dotadas de diretrizes, programas, projetos e recursos humanos e financeiros, as iniciativas tendem ao aniquilamento ou extinção. [...] portanto, a rota não foi concebida, em sua estratégia, com visão de longo prazo, nem teve o envolvimento necessário dos empresários. Até porque não há nessa região ainda a percepção de união e cooperação entre os empresários em prol do setor”.

E para o respondente (Q4): “- Orçamento e recursos disponível”.

Além da falta de continuidade do processo de planejamento também foram apontadas questões de governança e gestão, bem como, a pouca ou falta de participação da iniciativa privada como um dos principais fatores que influenciaram negativamente para o desenvolvimento do projeto.

Outro aspecto bem identificado e apresentado segundo os respondentes do grupo (Q), refere-se à falta de financiamento para manter as ações propostas, inviabilizando todo planejamento e execução do projeto. É notória a crítica ao papel do Estado como principal agente articulador político do processo e, consequentemente, como responsável em garantir a continuidade do projeto através do financiamento das ações propostas em seu planejamento.

6 CONCLUSÃO

A capacidade de criar e gerenciar roteiros turísticos integrados exige a aplicação de instrumentos políticos e de gestão que envolvam a participação tanto dos setores públicos, da iniciativa privada, quanto da sociedade civil para sua melhor eficácia e execução.

Sendo assim, a criação de instrumentos inter organizacionais e a maior aproximação entre os representantes das entidades de cada setor envolvido são de fundamental importância para que sejam estimuladas e orientadas as ações de cooperação entre os mesmos, possibilitando que estes participem do processo de maneira mais estruturada e por meio de iniciativas integralizadas.

Este trabalho assumiu como objetivo analisar a participação dos agentes representantes das instituições do Estado de Mato Grosso no processo de idealização e planejamento da Rota Turística Internacional Pantanal - Amazônia - Andes - Pacífico, buscando analisar de que maneira essa participação ocorreu e quais foram as ações efetivas no propósito de implantação da rota.

Inicialmente vale ressaltar que ao longo deste trabalho, algumas dificuldades foram percebidas, como a inexistência de material publicado especificamente sobre a iniciativa de implantação da rota turística internacional Pantanal - Amazônia - Andes - Pacífico. Não foram encontradas, até o momento, publicações sobre o referido projeto de criação de roteiro turístico integrado internacional entre os estados de Mato Grosso, Rondônia e Acre, com o Peru.

Outro aspecto, refere-se à delimitação da área geográfica de estudo, uma vez que, a rota turística internacional abrange o território de três estados brasileiros, além do território peruano. Fica aberta a possibilidade para que a mesma análise seja feita no futuro entre os demais territórios que integram a rota, de modo a possibilitar melhor compreensão e análise, a fim de obter um panorama mais completo de todo processo.

Logo, a área geográfica de estudo restringiu-se ao Estado de Mato Grosso e a participação de seus representantes institucionais, entendendo-os enquanto agentes políticos e agentes institucionais. Outro aspecto diz respeito ao recorte temporal da pesquisa, de 2012 a 2014, período de elaboração e implantação do projeto. Repercutindo, tudo isso, em dificuldade para realização da pesquisa, pelo amplo

período de inatividade, demonstrado em fatos, pela baixa participação e dificuldade de contatar os membros integrantes do comitê gestor de Mato Grosso. Dos dez membros, quatro não quiseram colaborar, alegando falta de tempo, dois não foram localizados e apenas quatro se dispuseram a contribuir com o trabalho.

Na tentativa de facilitar a aproximação com membros do Comitê Gestor foram encaminhados questionários *online* para os mesmos, o que também não se demonstrou muito eficaz.

O presente trabalho comprovou que a participação dos agentes representativos de Mato Grosso foi falha, o que se evidenciou inclusive pelo baixo interesse na participação de membros do Comitê Gestor nesta pesquisa.

Outro aspecto relevante e apresentado durante o trabalho, foi a ausência de envolvimento da iniciativa privada, sugerindo alguns questionamentos, como: caberia ao estado de Mato Grosso ter proposto a implantação de um roteiro turístico integrado internacional como foi feito? Teria sido o Projeto Rota, produzido a partir de uma “ilusão” de seus agentes que, sem o devido conhecimento de mercado propuseram um projeto inviável? O não envolvimento da iniciativa privada é reflexo de um processo atropelado de política de turismo?

As indagações são diversas e encontram respaldo ao curso da análise realizada. Porém, o inverso também é verídico, todos os agentes que colaboraram com a pesquisa, mencionaram acreditar na viabilidade do projeto, ao mesmo tempo que apontaram questões fundamentais quanto incongruências contidas no projeto, sem a devida participação de “outros” atores políticos e econômicos que movimentam a cadeia produtiva do turismo.

Considera-se que o objetivo desta pesquisa foi alcançado, porém ao mesmo tempo, a pesquisa demonstrou que, para melhor se compreender o processo, faz-se necessário expandir a análise aos demais estados brasileiros que compõem a Rota, além do Peru. Pois trata-se da primeira abordagem sobre o processo de implantação sob a ótica dos agentes envolvidos no território de Mato Grosso.

O projeto, desde o início apresentava-se como um desafio e deixava clara a necessidade de um elevado nível de cooperação entre os diversos atores envolvidos, de modo específico, a sinergia entre iniciativa privada e o poder público, o que não ocorreu comprovadamente em Mato Grosso.

O envolvimento político necessário, ocorreu, principalmente durante as primeiras fases de elaboração do projeto, onde o estado de Mato Grosso, figurou como um dos principais agentes durante o processo. Talvez devido sua influência no cenário econômico nacional, aliado ao fato de que na época, sediaria um dos megaeventos, a Copa do Mundo de 2014.

É notório considerar que a “influência política”, não foi capaz de conduzir de modo eficiente e contínuo a consolidação do projeto Rota Turística Internacional Pantanal – Amazônia – Andes – Pacífico. Uma vez que, a atuação de seus agentes institucionais não alcançaram o engajamento almejado com a iniciativa privada, essencial para fomentar o desenvolvimento e a consolidação do projeto.

Concordando com as palavras de um dos agentes envolvidos:

“[...] o turismo efetivamente se dá na iniciativa privada, sendo apoiado pelo poder público. Quando um projeto de um novo produto turístico não encontra aderência da iniciativa privada seu desenvolvimento e operação tornam-se frágeis e na maioria das vezes não saem do papel”.

Destacam-se entre os principais fatores, apontados durante este trabalho, que influenciaram para interrupção do projeto:

- O não engajamento participativo da iniciativa privada;
- Ausência relevante de representantes institucionais necessários ao processo;
- Falta de investimentos para consolidar o projeto;
- Falhas no processo de gestão do projeto, entre outros.

Porém, na opinião de todos os agentes políticos, um dos principais fatores que dificultaram o processo de implantação da Rota, refere-se a não internacionalização do aeroporto de Cuiabá, motivo este que pode explicar a falta de participação e apoio do setor privado ao projeto. Sem a conectividade aérea, principal modal, responsável pelo fomento do turismo, torna-se utópico apoiar qualquer proposta de desenvolvimento de roteiro turístico internacional integrado.

O projeto ainda existe, aguardando que as dificuldades quanto à operacionalização do roteiro sejam resolvidas, em Mato Grosso. Com a internacionalização completa do aeroporto de Cuiabá, poderia ser conferido ao estado, o papel de um dos principais responsáveis pelo processo de implantação do roteiro turístico integrado internacional, pois de modo claro, todas as ações

burocráticas e institucionais foram feitas. Entretanto, o processo de articulação política, evidenciou a falta de interação com o principal elo do processo de implantação da rota, o mercado, o qual depende do apoio do poder público em garantir as condições necessárias para que a atividade turística se desenvolva, neste caso, a infraestrutura aeroportuária condizente ao projeto.

REFERÊNCIAS

- ABEOC - ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE EMPRESA E EVENTOS. **Ministério cria Programa de Estímulo ao Turismo de Fronteira**. Disponível em: <<http://www.abeoc.org.br/2011/08/ministerio-cria-programa-de-estimulo-ao-turismo-de-fronteira/>>. Acesso em: 20 dez 2016.
- AMARAL, A. L.; MELO, S.C. Integração regional e desenvolvimento na área de influência da fronteira Brasil Bolívia, em Mato Grosso e no departamento de Santa Cruz. In: HIGA, T.C.C.S. (org.). **Estudos regionais sul-americanos: sociocultural, economia e dinâmica territorial na área central do continente**. Cuiabá: Ed. UFMT, 2008.
- ANDRADE, M. C. **Caminhos e descaminhos da Geografia**. Campinas: Papirus, 1989.
- BAHL, M. **Viagens e Roteiros Turísticos**. Curitiba: Prottexto, 2004.
- BADARÓ, Rui Aurélio de Lacerda. **Direito Internacional do Turismo**. São Paulo: Editora SENAC, 2008.
- BARDIN, L. **Análise de conteúdo**. Lisboa: Edições 70, 1977.
- BALASSA, B. **Teoria da Integração Econômica**. Lisboa: Clássica. 1972.
- BARRETTO, Margarita; BURGOS, Raúl; FRENKEL, David. **Turismo, Políticas Públicas e Relações Internacionais**. Campinas, SP: Papirus, 2003.
- BECKER, B. K. **Geopolítica da Amazônia**. A Nova Fronteira de Recursos. Rio de Janeiro: Zahar, 1982.
- BENI, Mário Carlos. **Análise estrutural do turismo**. 3. ed. São Paulo: SENAC, 2000.
- BISSOLI, Maria Angela Marques Ambrizi. **Planejamento Turístico Municipal, com suporte em sistemas de informações**. São Paulo: Futura, 1999.
- BOULLÓN, R. **Planejamento do espaço turístico**. Bauru-SP: EDUSC, 2002.
- _____. O turismo e a produção do não-lugar. In: YÁZIGI, E.; CARLOS, A. F. A.; CRUZ, R. C. A. **Turismo – espaço, paisagem e cultura**. São Paulo: Hucitec, 2002.
- CARRION, M. C.; PAIM, E. S. **IIRSA: Desvendando os Interesses**. Porto Alegre: NATBrasil, 2006. Disponível em: <http://www.riosvivos.org.br/arquivos/iirsa_eli.pdf>. Acesso em: 14 set. 2016.

CARVALHO, Vanilde Alves de. **Estudo da viabilidade da Rota Pantanal Pacífico**. Dissertação de Mestrado. Programa de Pós-Graduação em Geografia/ICHS/UFMT. Orientação: Dr. Luiz da Rosa Garcia Netto. Cuiabá: MT, 2006.

CASTILHO, Cláudio Jorge Moura de. Turismo: uma prática socioespacial que se redefine e uma nova perspectiva de análise do espaço geográfico. **Revista de geografia**, Recife, v. 15, n. 1/2, p. 21-50, jan./dez. 1999.

CORREA, R. L. Sobre agentes sociais, escala e produção do espaço: um texto para discussão. In: CARLOS, A. F. A.; SOUZA, M. L.; SPOSITO, M. E. B. (Orgs.) **A produção do espaço urbano: agentes e processos, escalas e desafios**. São Paulo: Contexto, 2011.

CORRÊA, Roberto Lobato. **Região e Organização Espacial**. 5 ed. São Paulo: Ática, 1995.

CORRIOLANO, Luzia Neide Menezes Teixeira. O Turismo entre o lazer, o ócio e a cidadania. In: Coriolano, Luzia Neide Menezes Teixeira (org.). **Curso Turismo de Inclusão**. Fortaleza: Universidade Aberta do Nordeste, 2007.

CORRIOLANO, L. N. **Turismo**: prática social de apropriação e de dominação de cidade, campo e turismo. São Paulo: CLACSO, 2006, p. 367-378.

CORRIOLANO, L.; N. M. T.; SILVA, C. B. B. M. **Turismo e geografia**: abordagens críticas. Fortaleza: Ed. UECE, 2005.

CORREA, R. L. Sobre agentes sociais, escala e produção do espaço: um texto para discussão. In: CARLOS, A. F. A.; SOUZA, M. L.; SPOSITO, M. E. B. (Orgs.) **A produção do espaço urbano: agentes e processos, escalas e desafios**. São Paulo: Contexto, 2011.

CRUZ, R. C. A. **Introdução à geografia do turismo**. São Paulo: Roca, 2001.

_____. **Introdução à geografia do turismo**. 2 ed. São Paulo: Roca, 2003.

_____. O Nordeste que o turismo(ta) não vê. In: RODRIGUES, A. B. (Org.). **Turismo, modernidade, globalização**. São Paulo: Hucitec, 1997.

_____. Planejamento governamental do turismo: convergências e contradições na produção do espaço. In: LEMOS, A. I. G.; ARROYO, M.; SILVEIRA, M. L. **América Latina: cidade, campo e turismo**. CLACSO, Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales: São Paulo, 2006.

_____. **Política de turismo e território**. São Paulo: Contexto, 2000.

_____. Políticas Públicas de Turismo no Brasil: Significado, importância, interfaces com outras políticas setoriais. In: SOUZA, M. J. **Políticas Públicas e o Lugar do Turismo**. Brasília: UnB, 2002.

CUNHA, Davilson Marques. **Estado, Globalização e Governança Ambiental. Os efeitos da integração econômica e do comércio internacional na Amazônia.** Seminário Internacional – Amazônia e Fronteiras do Conhecimento. NAEA – Núcleo de Altos Estudos Amazônicos – UFPA, Belém, 2008.

DOUROJEANNI, Marc J. **Estudio de caso sobre la carretera Interoceánica e la amazonía sur del Perú.** Junio, 2006.

DUROSELLE, Jean-Baptiste. **Todo Império Perecerá** – Teoria das relações internacionais. Brasília: UnB. 2000. Cap. As Fronteiras p. 61-80.

GARCIA NETTO, Luiz da Rosa. **Estudo das potencialidades turísticas, ambientais e socioeconômicas com vistas à melhor integração entre Brasil, Bolívia, Peru, e Chile, através do turismo.** Relatório de Pós-Doutorado em Geografia. Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2009.

GIL, Antônio Carlos. **Como elaborar projetos de pesquisa.** São Paulo: Atlas, 1995.

_____. **Como elaborar projetos de pesquisa.** 4. ed. São Paulo: Atlas, 2002.

_____. **Métodos e técnicas de pesquisa social.** 6. ed. São Paulo: Atlas, 2008.

_____. **Técnicas de Pesquisa em Economia e Elaboração de Monografias.** São Paulo: Atlas, 2000.

HAAS, Ernest B. **Human Rights and International Action.** Stanford: Stanford Univ. Press, 1970.

HAESBAERT, R. **Dos múltiplos territórios à multiterritorialidade.** Porto Alegre, set. 2004. Disponível em: <<http://www.ufrgs.br/petgea/Artigo/rh.pdf>>. Acesso em: 20 jan. 2017.

_____. **O mito da desterritorialização:** do “fim dos tempos” à multiterritorialidade. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2004.

_____. **Regional-global:** dilemas da região e da globalização na Geografia Contemporânea. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2010.

_____. **Territórios Alternativos.** Niterói: Ed. UFF; São Paulo: Contexto, 2002.

HETTNE B.; SÖDERBAUM F. The New Regionalism Approach. **Politeia**, v. 17, n. 3, p. 6-22, 1998.

HETTNE B.; SÖDERBAUM F. Theorizing the Rise of Regionness. **New Political Economy**, v. 5, n. 3, p. 457-474, 2000.

HIGA, Tereza Cristina. MORENO, Gislaene. **Geografia de Mato Grosso**. Entrelinhas: Cuiabá, 2005.

HISSA, Carmina Bezerra. **A Teoria das Relações Internacionais do Processo de Integração do Mercosul**. Disponível em: <<http://www.caei.com.ar>>. Acesso em: 28 set. 2016.

IBGE - INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Censo demográfico**, 2010. Disponível em: <www.ibge.gov.br>. Acesso em: 15 nov. 2016.

JACKSON, R; SORENSENG. **Introdução às Relações Internacionais**. Rio de Janeiro: Jorge Zabar, 2007.

KNAFOU, R. Turismo e território: por uma abordagem científica do turismo. In: RODRIGUES, A. A. B. (org). **Turismo e geografia**: reflexões teóricas e enfoques regionais. 3. ed. São Paulo: Hucitec, 2001, p. 62-74.

LAKATOS, E. M.; MARCONI, M. A. **Fundamentos de metodologia científica**. 5. ed. São Paulo: Atlas, 2003.

LEFEBVRE, Henri. **Espaço e Política**. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 2008.

LOBO, Yure. **Diagnóstico turístico rota turística internacional Pantanal Amazônia Andes Pacífico**. Rio Branco: SEBRAE/AC, 2012.

LUCHIARI, M. T. D. P. **O lugar no mundo contemporâneo**: turismo e urbanização em Ubatuba-SP. Tese (Doutorado em Sociologia). Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 1999.

MARCONI, M de A., LAKATOS, E. M. **Técnicas de pesquisa**. São Paulo: Atlas, 1990.

MAY, T. **Pesquisa social**. Porto Alegre: Artmed, 2004.

MENDONÇA, Francisco; KOZEL, Salete. **Elementos de epistemologia da geografia contemporânea**. Curitiba: Ed. UFPR, 2002, p. 47-62.

MORAES, R. Análise de conteúdo. **Revista Educação**, Porto Alegre, v. 22, n. 37, p.7-32, 1999.

NICOLAS, D. H. Elementos para um analisis sociogeografico del turismo. In: RODRIGUES, A. A. B. (org). **Turismo e geografia**: reflexões teóricas e enfoques regionais. 3. ed. São Paulo: Hucitec, 2001.

OLIVEIRA, Silvio Luiz. **Tratado de metodologia científica**: projetos de pesquisas, TGI, TCC, monografias, dissertações e teses. São Paulo: Pioneira Thomson, 2001.

OLIVEIRA, Dalmo; GONÇALVES, Charles; RAMOS, Eraldo. Problematizando a Integração Regional. As conexões entre a Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-americana (IIRSA) e o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) – Brasil. **Revista Ideais – Interfaces em Desenvolvimento, Agricultura e Sociedade**. v. 7, n. esp. p. 260-304, 2013.

OMT - ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DO TURISMO. **Introdução ao Turismo**. São Paulo: Roca, 2001.

OSEKI, Jorge Hagime. O Único e o homogêneo na produção do espaço. In: MARTINS, José de Souza (Org.). **Henri Lefebvre e o retorno à dialética**. São Paulo: Hucitec, 1996. p.109-119.

OURIQUES, H. **A produção do turismo**: fetichismo e dependência. Campinas: Alínea, 2005.

_____. O turismo internacional na economia-mundo capitalista: elementos para uma crítica. **Acta Scientiarum. Human and Social Sciences**. Maringá, v. 34, n. 2, p. 147-157, 2012.

OVIEDO, A. D.; GOTARI, J. Fronteiras na América latina: espaços em transformação. In: CASTELLO, I. R. et al. (orgs.). **Dinamica del intercambio regional en el contexto del Mercosur**. Porto Alegre: Ed. UFRGS, 1997.

PEARCE, Douglas. **Geografia do Turismo**. Fluxos e Regiões no Mercado de Viagens. São Paulo: Aleph, 2003.

PROCOPIO, Argemiro. **Subdesenvolvimento Sustentável**. 4 Ed. Curitiba. Juruá, 2009.

RAFFESTIN, C. Remarques sur les notions d'espace, de territoire et de territorialité. **Espaces et Sociétés**, 1982, n. 41, p. 167-171. Disponível em: <<http://archiveouverte.unige.ch/unige:4324>>. Acesso em: jul. 2015.

_____. **Por uma geografia do poder**. São Paulo: Ática, 1993.

RIBEIRO, Guilherme. Paul Vidal De La Blache e a Formação do Campo História do Pensamento Geográfico. **Geo UERJ**. Ano 13, v. 2, n. 22, p. 232-249, 2011.

RICHARD, Yann. Integração regional, regionalização, regionalismo: as palavras e as coisas. **Confins** [on line], n. 20, 2014. Disponível em: <<http://confins.revues.org/8939>>. Acesso em: 14 dez. 2016.

RICHARDSON, R. J. **Pesquisa social**: métodos e técnicas. 3. ed. São Paulo: Atlas, 1999.

RODRIGUES, A. B. Geografia e turismo – notas introdutórias. **Revista do Departamento de Geografia**, São Paulo: USP/Departamento de Geografia, n. 6, p. 71-82, 1992.

_____. **Turismo e Espaço**: Rumo a um conhecimento transdisciplinar. São Paulo: Hucitec, 1999.

_____. **Turismo e espaço**: Rumo a um conhecimento transdisciplinar. 2. ed. São Paulo: Hucitec, 1999.

_____. Turismo e territorialidades plurais – lógicas excludentes ou solidariedade organizacional. In: LEMOS, A.; ARROYO, M.; SILVEIRA, M. (Orgs.). **América Latina: cidade, campo e turismo**. Buenos Aires: Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales, 2006, p. 297-315.

RUSCHMANN, D. **Turismo e planejamento sustentável**: a proteção do meio ambiente. 9. ed. Campinas: Papirus, 1997.

RUSCHMANN, D; SOLHA, K. T. **Planejamento Turístico**. Barueri, SP: Manole, 2006.

SÁNCHEZ, J. E. **Geografía política**. Madrid: Síntesis, 1992.

SANT ANA, Maria Mirles, LEITE, Rafael Oliveira. **Interpretações sobre ações de integração na Amazônia Sul Ocidental**. A Rodovia Interoceânica e a Iniciativa MAP na Tríplice Fronteira Brasil, Peru e Bolívia. São Paulo – SP e Sobral – CE. 2013.

SANTOS, J. R.; SOARES, P. R. R.; FONTOURA, L. F. M. Análise de conteúdo: a pesquisa qualitativa no âmbito da geografia agrária. In: XXIV Encontro Estadual de Geografia. **ANais**. Santa Cruz do Sul, RS. UNISC, 2004.

SANTOS, M. **A natureza do espaço**: técnica e tempo, razão e emoção. São Paulo: Edusp, 2002.

_____. **A natureza do espaço**: técnica e tempo, razão e emoção. 4. ed. São Paulo: Ed. USP, 2012 [1996].

_____. **Espaço e método**. São Paulo: Nobel, 1985.

_____. **Espaço e sociedade**: ensaios. 2. ed. Petrópolis: Vozes, 1982.

_____. O retorno do território. In: SANTOS, M. et al. (orgs.). **Território, globalização e fragmentação**. São Paulo: HUCITEC/ANPUR, 1994.

_____. **Por uma Nova Geografia**. São Paulo: Hucitec, 1986.

SCHNEIDER, S. A pluriatividade no Brasil. Proposta de tipologia e sugestão de políticas. CD de artigos do **XLIV Congresso da Sober**. Fortaleza, 2006.

SEBRAE/AC-Serviço Nacional de Apoio a pequena e micro empresa. **Relatório de planejamento e metodologia da Rota Turística Internacional Pantanal - Amazônia - Andes - Pacífico**. Rio Branco, 2012.

SEITENFUS, Ricardo Antonio Silva. **Relações Internacionais**. Barueri, São Paulo: Manole, 2004.

SENHORAS, Elói Martins. **Prognósticos de uma discussão**. O projeto IIRSA entre o discurso oficial e as críticas. Selected Works, 2006.

SILVEIRA, M. A. T. **Geografia aplicada ao turismo**: fundamentos teórico-práticos. Curitiba: InterSaberes, 2014.

SOUZA, Miguel de. **A Saída para o Pacífico**. Porto Velho: CNI-FIERO, 1993. 224p.

SOUZA, M. J. L. O território: sobre o espaço e poder, autonomia e desenvolvimento. In: CASTRO, I. E.; CORRÊA, R. L.; GOMES, P. C. C. **Geografia**: conceitos e temas. 5 ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2003. p. 77-116.

SPOSITO, Eliseu Savério. **Geografia e Filosofia: contribuição para o ensino do pensamento geográfico**. São Paulo: Editora UNESP, 2004.

VASCONCELLOS, Patrícia Mara Cabral de. **A IIRSA e a Segurança Regional**. Os Reversos da Integração da Amazônia no Eixo Peru-Brasil-Bolívia. (In) Integração Sul-Americana. Desafios e Perspectivas. Porto Velho – EDUFRO, 2011. p. 200-223.

WIESENBRON, Marianne, GRIFFITHS; Richard T. **Processos de Integração Regional e Cooperação Internacional desde 1989**. Porto Alegre: Ed. UFRGS, 2008.

APÊNDICES

APÊNDICE 1 - QUESTIONÁRIO DE PESQUISA DE CAMPO

Esta é uma pesquisa sobre a Rota Turística Internacional Pantanal – Amazônia – Andes – Pacífico desenvolvida pela Universidade Federal do Paraná – UFPR, Programa de Mestrado Acadêmico em Geografia. Conforme normas éticas da Universidade, os nomes dos respondentes serão mantidos em sigilo.

Em março de 2012, entrava em vigência o termo de cooperação técnica nº02/2012 entre os Governos dos Estados do Acre, Rondônia e Mato Grosso, cujo objetivo seria a conjugação de esforços para instituir, estruturar e promover a Consolidação da Rota Turística Internacional Pantanal – Amazônia – Andes – Pacífico, fortalecendo a economia brasileira através do intercâmbio comercial, industrial e turístico.

Este questionário tem como principal objetivo a coleta de informações com os integrantes do Comitê Gestor do Estado de Mato Grosso. As 6 perguntas são abertas possibilitando ao respondente inserir todas as informações que considere relevantes, para auxiliar a pesquisa na análise do processo de planejamento e futura implantação da Rota. As respostas são de essencial importância para a produção de conhecimento que venha futuramente subsidiar as ações do governo do estado na retomada desse processo.

Desde de já agradecemos a sua colaboração.

- 1- Durante o processo de planejamento da Rota foram criados Comitês Gestores (grupos de trabalho, responsáveis por assegurar a gestão do projeto a partir de uma visão em conjunto, além de apoiar de modo operacional e administrativo o cumprimento das estratégias propostas) em cada um dos Estados envolvidos. A composição dos comitês gestores partiu da indicação dos principais agentes públicos envolvidos e seguiu como critério o envolvimento do poder público, iniciativa privada e terceiro setor (sociedade civil organizada) com representação nas regiões turísticas. Você como componente do Comitê Gestor tomou conhecimento da Rota apenas quando foi convidado para essa composição, ou teve anteriormente alguma informação sobre a existência da mesma. Caso tenha sabido anteriormente, por favor comentar como.
- 2- Considerando as poucas reuniões oficiais do Comitê Gestor de MT, considerando a instituição a qual você representava e ainda as limitações (políticas e de execução) a qual o projeto demandava, como você descreveria a sua participação no planejamento da Rota?
- 3- Você se recorda de outras participações, fora das reuniões do Comitê Gestor cujo tema teria sido abordado?
- 4- Na sua opinião, quais os agentes que estavam mais empenhados no processo de planejamento da Rota e quais aqueles que deveriam ter participado mais desse processo?
- 5- Na sua opinião, quais as principais dificuldades encontradas no processo de planejamento da rota?

- 6- Sabemos que o projeto está parado na Secretaria Adjunta de Turismo do Estado de Mato Grosso. Você considera ainda o projeto da Rota viável? Justifique.

APENDICE 2 - ROTEIRO DE ENTREVISTA
AGENTES POLÍTICOS


- 1) Como o senhor ficou sabendo a respeito do projeto da rota turística internacional Pantanal - Amazônia - Andes - Pacífico?
- 2) Quais eventos efetivamente contribuíram no processo de inserção desse projeto a partir de 2012 até o momento de sua paralisação em 2014?
- 3) Quais parceiros o senhor imagina que, ainda não tendo feito parte desse projeto até o momento, poderiam auxiliar nesse retorno, nesse regresso?
- 4) Quais os gargalos realmente identificados, as maiores dificuldades para que este projeto que tão viável, de fato se concretizem?

Perfil dos entrevistados:

- Secretário(a) de Estado de Turismo, no ano de 2012;
- Superintendente Regional – SEBRAE/MT
- Gestor da Rota Turística Internacional: representante da Secretaria Adjunta de Turismo do estado de Mato Grosso.

ANEXOS


ANEXO 1 – TERMO DE COOPERAÇÃO TÉCNICA Nº 02/2012



Estado do Acre
Secretaria de Estado de Turismo e Lazer


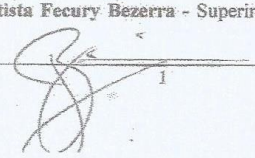
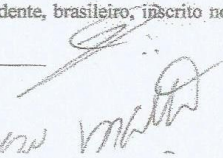
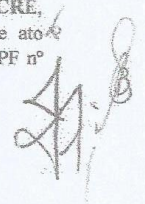
Recebi uma via original dia
13/09/2012.

Guilherme Abelle
TRIP LINHAS AEREAS



TERMO DE COOPERAÇÃO TÉCNICA Nº 02/2012
QUE ENTRE SI CELEBRAM O ESTADO DO
ACRE ATRAVÉS DA SECRETARIA DE ESTADO
DE TURISMO E LAZER/SETUL, O ESTADO DE
RONDONIA ATRAVÉS DA SECRETARIA DE
ESTADO DO DESENVOLVIMENTO
ECONOMICO E SOCIAL - SEDES E
SECRETARIA ESTADUAL DE TURISMO/SETUR,
O ESTADO DE MATO GROSSO, ATRAVÉS DA
SECRETARIA DE ESTADO DE
DESENVOLVIMENTO DO TURISMO/SEDTUR;
SERVIÇO DE APOIO ÀS MICRO E PEQUENAS
EMPRESAS NO ACRE /RONDONIA E MATO
GROSSO SEBRAE-AC/RO/MT, GENCIA DE
DESENVOLVIMENTO DO TURISMO NA
MACROREGIÃO DO NORTE - ADETUR, E A
TRIP LINHAS AEREAS NA FORMA ABAIXO.

O ESTADO DO ACRE, pessoa jurídica de direito público, através da SECRETARIA DE ESTADO DE TURISMO E LAZER/SETUL, pessoa jurídica de direito público interno, inscrita no CNPJ/MF sob nº. 09.061.476/0001-07, com sede na Via Chico Mendes, s/nº, Arena da Floresta, Bairro Corrente, 2º Distrito, CEP. 69.902-260, neste município de Rio Branco, representada por sua Secretária, a Senhora Ilmara Rodrigues Lima, brasileira, solteira, administradora, portadora da Cédula de Identidade RG nº 189888 – SSP/AC, e inscrita no CPF/MF sob o nº 322.006.252-00, com autorização expressa do Decreto Estadual Nº 015, de 01 de janeiro de 2011, residente e domiciliada nesta cidade; o ESTADO DE RONDONIA, pessoa jurídica de direito público, através da SECRETARIA DE ESTADO DO DESENVOLVIMENTO ECONOMICO E SOCIAL - SEDES, pessoa jurídica de direito público interno, inscrita no CNPJ/MF sob nº. 03.682.401/0001-67, com sede na Rua Paulo Leal, nº 332, Bairro Centro, CEP. 76801-094, Cidade Porto Velho - RO, por seu Secretário o Senhor Edson Luiz Vicente, brasileiro, portador da Cédula de Identidade RG nº 7.800.113-4 SSP/SP, neste ato, representado pelo Superintendente da SECRETARIA ESTADUAL DE TURISMO – SETUR, o Sr. Basilio Leandro Pereira de Oliveira, brasileiro, casado, portador da Cédula de Identidade RG nº 596932 – SSP/RO, inscrito no CPF/MF sob o nº 616.944.282-49, com autorização expressa do Decreto Estadual publicado no DOE nº 1851, de 08.11.2011, pag. 6; ESTADO DE MATO GROSSO, pessoa jurídica de direito público, através da SECRETARIA DE ESTADO DE DESENVOLVIMENTO DO TURISMO/SEDTUR, pessoa jurídica de direito público interno, inscrita no CNPJ/MF sob nº 03.507.415/0025-11, com sede na Rua Voluntários da Pátria, nº 118, Bairro: Centro Norte, CEP. 78.005-180, na cidade de Cuiabá-MT, representada por sua Secretária, a Senhora Aparecida Maria Borges Bezerra, brasileira, casada, empresária, portadora da Cédula de Identidade RG nº 0656782-7 – SSP/MT, e inscrita no CPF/MF sob o nº 571.816.591-20, com autorização expressa do Ato de Nomeação nº 431/2011, residente e domiciliada na Cidade de Cuiabá; SERVIÇO DE APOIO ÀS MICRO E PEQUENAS EMPRESAS NO ACRE- SEBRAE –ACRE, pessoa jurídica, inscrito no CNPJ Nº 63.595.557/0001-32, com sede na Av. Ceará, neste ato representada pelo Sr. Joao Batista Fecury Bezerra - Superintendente, brasileiro, inscrito no CPF nº



Estado do Acre
Secretaria de Estado de Turismo e Lazer

196.795.562-04, residente nesta cidade e pela Sra. Elizabeth Amélia Ramos Monteiro, Diretora Técnica, brasileira, casada, geógrafa, portadora da Cédula de Identidade nº 066680 SSP/AC, inscrita no CPF nº 066595.512-04, residente nesta cidade; **SERVIÇO DE APOIO ÀS MICRO E PEQUENAS EMPRESAS EM RONDÔNIA - SEBRAE - RO**, pessoa jurídica de direito privado, sem fins lucrativos, inscrita no CNPJ Nº 04774105/0001-59, com sede na Av. Campos Sales, nº 3421, Olaria, CEP 76801-281, neste ato representado pelo Sr. Pedro Teixeira Chaves - Diretor Superintendente, brasileiro, casado, Administrador, portador da cédula de Identidade RG nº 3.199.894-8 SSP/PR, inscrito no CPF sob o nº 280.204.809-00, residente na cidade de Porto Velho-RO; **SERVIÇO DE APOIO ÀS MICRO E PEQUENAS EMPRESAS EM MATO GROSSO - SEBRAE-MT**, pessoa jurídica de direito privado sem fins lucrativos, inscrito no CNPJ Nº 03.534.450/0001-52, com sede na Avenida Historiador Rubens de Mendonça, 3999, Centro Político Administrativo, Cuiabá-MT, neste ato representado pelo Sr. José Guilherme Barbosa Ribeiro - Diretor-Superintendente, brasileiro, portador da Cédula de Identidade RG nº 2.342.563 SSP/RJ, inscrito no CPF/MF sob o nº 056.933.227-34, residente na cidade de Cuiabá-MT; e por sua Diretora Eneida Maria de Oliveira, brasileira, portadora da Cédula de Identidade RG nº 058.451 SSP/MT, inscrita no CPF/MF sob o nº 178.006.331-87, residente na cidade de Cuiabá-MT. **AGENCIA DE DESENVOLVIMENTO DO TURISMO NA MACRORREGIÃO DO NORTE - ADETUR**, pessoa jurídica de direito privado, sem fins lucrativos, inscrita no CNPJ sob o nº 11897207/0001-27, com sede no ST SBN- Quadra 01 - Bloco B, nº 14, sala 602 Parte B, Edifício CNC - Brasília - DF, CEP 70.041-902, por seu Presidente o Sr. José Raimundo da Silva Moraes, brasileiro, casado, empresário, portador da Cédula de Identidade RG nº 052.789 e inscrito no CPF/MF sob o nº 060.569.622-53, com autorização expressa na Ata de Assembleia Geral de Fundação, Estatuto e Termo de Posse da Diretoria Executiva em 05.12.2008, e a **TRIP Linhas aéreas**, pessoa jurídica de direito privado, inscrito no CNPJ sob o nº 02.428.624/0001-30, com sede na cidade de Campinas/SP, na Avenida Cambacicas 1200, Parque Imperador, CEP 13097-104, e com filial constituída neste Estado, com endereço na BR 364, Km 18, CEP. 69.914-220, nesta cidade, neste ato, representada nos termos de seu Estatuto Social por seu Diretor de Relações Institucionais e Infraestrutura Aeronáutica, o Sr. Victor Rafael Rezende Celestino, brasileiro, portador da Cédula de Identidade RG nº 282.819 MAER/SP e inscrito no CPF/MF sob o nº 301.566.881-15, **RESOLVEM** celebrar o presente **TERMO DE COOPERAÇÃO TÉCNICA Nº 02/2012**, sujeitando-se os subscritores às disposições contidas, no que couber, na Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993, e suas alterações e demais legislações correlatas, mediante as cláusulas e condições seguintes:

CLÁUSULA PRIMEIRA - DO OBJETO

O presente **TERMO DE COOPERAÇÃO TÉCNICA** tem por objeto a conjugação de esforços dos **CONVENIENTES** para instituir, estruturar e promover a Consolidação do Roteiro Turístico Internacional Pantanal, Amazônia, Andes e Pacífico integralizada com os Estados que compõem a Amazônia Legal, notadamente, Acre, Rondônia e Mato Grosso, fortalecendo os setores industrial, comercial e turístico desses Estados e do Brasil.

CLÁUSULA SEGUNDA - DAS OBRIGAÇÕES DOS CONVENIENTES

Para a consecução do objeto do presente Instrumento, os **CONVENIENTES** comprometem-se a:

- atuarem em conjunto e/ou separadamente, com a ciência dos demais convenientes na implementação das ações decorrentes deste Acordo;
- cooperarem ativamente na disponibilização, destinação e gestão de recursos que a seu exclusivo critério julgarem necessários para a execução das ações ora propostas;



Estado do Acre
Secretaria de Estado de Turismo e Lazer

- c) promoverem a articulação e a integração entre os diversos órgãos governamentais e da iniciativa privada, das entidades de apoio, de representação e da sociedade civil organizada que atuem no segmento ora proposto;
- d) fornecerem informações, de caráter técnico, necessárias ao bom andamento deste Acordo;
- e) possibilitarem o acesso entre todos os convenientes a dados e informações necessários ao bom andamento do objeto deste Acordo, resguardadas as determinações de salvaguarda de assuntos sigilosos;
- f) adotarem as providências técnico-burocráticas necessárias à viabilização do objeto deste Acordo;
- g) exercerem controle e acompanhamento sobre a execução do objeto deste Acordo.
- h) prestarem consultoria inerente a sua área de atuação na instituição, estruturação e promoção da Consolidação do Roteiro Turístico Internacional Pantanal, Amazônia, Andes e Pacífico integralizada com os Estados que compõem a Amazônia Legal, notadamente, Acre, Rondônia e Mato Grosso, visando o fortalecimento dos setores industrial, comercial e turístico desses Estados e do Brasil.

CLÁUSULA TERCEIRA – DA EXECUÇÃO

I – A Secretaria de Estado de Turismo e Lazer mobilizará a sua estrutura organizacional e articulará com outros parceiros públicos e privados para a consecução do presente Acordo de Cooperação Técnica;

II – Será constituído, no prazo de trinta dias contados da data de assinatura do presente instrumento, um Comitê Gestor integrado por representantes dos **CONVENENTES**, objetivando a elaboração de Plano de Ação que norteará as ações desenvolvidas em conjunto para a consecução do objeto deste Acordo de Cooperação Técnica;

III – para a consecução dos fins previstos neste Acordo de Cooperação Técnica, os **CONVENENTES** firmarão, para cada ação de interesse comum que constituirá o Plano de Ação previsto no item II, contratos, termos de parceria ou instrumentos congêneres que definam obrigações das Partes, metas, prazos de vigência, valores e demais elementos necessários ao estabelecimento de parcerias técnicas e/ou financeiras, com a observância às normas vigentes aplicáveis à espécie;

CLAUSULA QUARTA – DOS RECURSOS FINANCEIROS

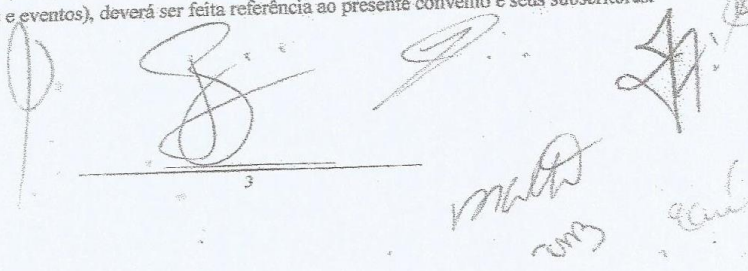
O PRESENTE Termo de Cooperação Técnica, não implicará em transferência de recursos financeiros entre os **CONVENENTES**, mas apenas no compromisso de disponibilizarem recursos técnicos, financeiros e operacionais para viabilizar o desenvolvimento das ações nele previstas, no que concerne às suas atribuições.

CLÁUSULA QUINTA – DO PRAZO DE VIGÊNCIA

O presente **TERMO** passa a vigorar a partir da data de sua assinatura e vigência até 31 de dezembro de 2014, podendo ser prorrogado a critério dos **CONVENENTES**.

CLÁUSULA SEXTA – DA DIVULGAÇÃO:

Em todas as ações programadas (cursos, seminários, palestras, folders, catálogos, imprensa, missões, participações e eventos), deverá ser feita referência ao presente convênio e seus subscritores.





Estado do Acre
Secretaria de Estado de Turismo e Lazer

CLÁUSULA SÉTIMA – DAS ALTERAÇÕES

Este **TERMO** poderá ser alterado durante a sua vigência, de comum acordo entre os **CONVENENTES**, mediante Termo Aditivo devidamente justificado, sendo vedada a alteração da natureza do objeto.

CLÁUSULA OITAVA – DOS CASOS OMISSOS:

Os casos omissos ou quaisquer dúvidas, relativas ao presente acordo serão resolvidos mediante entendimento prévio entre os **CONVENENTES**.

CLÁUSULA NONA – DA DENÚNCIA OU DA RESCISÃO

Este **TERMO** poderá ser denunciado pelos **CONVENENTES** e rescindido a qualquer tempo, mediante notificação por escrito com antecedência de 30 (trinta) dias, ficando assegurado o prosseguimento e conclusão das atividades em curso, salvo decisão contrária de comum acordo.

CLÁUSULA DÉCIMA – DA PUBLICAÇÃO

O extrato do presente **TERMO DE COOPERAÇÃO** será publicado pela SETUL no Diário Oficial do Estado do Acre.

CLAUSULA DECIMA PRIMEIRA – DO FORO

As partes elegem o Foro da Justiça Estadual do Estado do Acre, Comarca de Rio Branco, como o competente para dirimir quaisquer dúvidas ou questões fundadas neste **TERMO**, com a exclusão de qualquer outro, por mais privilegiado que seja.

E assim, por estarem os **CONVENENTES** justos e acordados em suas intenções, para firmeza e validade do que ficou estabelecido em todas as suas cláusulas, lavram o presente Acordo de Cooperação Técnica, elaborado em 07 (sete) vias de igual teor e forma, perante as testemunhas nomeadas e assinadas, para que produza seus jurídicos e legais efeitos, em juízo e fora dele.

Rio Branco/AC, 04 de março de 2012.

Ilmara Rodrigues Lima
Secretária de Estado de Turismo e Lazer
Estado do Acre

Edson Luiz Vicente
Secretário de Estado do Desenvolvimento Econômico e Social
Estado de Rondônia

Basílio Leandro Pereira de Oliveira
Superintendente da Secretaria de Turismo
Estado de Rondônia



Estado do Acre
Secretaria de Estado de Turismo e Lazer

Tete Bezerra
Tete Bezerra

Secretária de Estado de Desenvolvimento do Turismo
Estado do Mato Grosso

José Raimundo S. Moraes
José Raimundo S. Moraes
Presidente

Agencia de desenvolvimento do Turismo na Macrorregião do Norte/ADETUR

Victor Rafael Rezende Celestino
Victor Rafael Rezende Celestino

Diretor de Relações Institucionais e Infraestrutura Aeronáutica
TRIP LINHAS AEREA

João Batista Fécury Bezerra
João Batista Fécury Bezerra
Superintendente

SERVIÇO DE APOIO ÀS MICRO E PEQUENAS EMPRESAS NO ACRE/SEBRAE/AC

Elizabeth Amélia Ramos Monteiro
Elizabeth Amélia Ramos Monteiro
Diretora Técnica

SERVIÇO DE APOIO ÀS MICRO E PEQUENAS EMPRESAS NO ACRE/SEBRAE/AC

Pedro Teixeira Chaves
Pedro Teixeira Chaves
Diretor Superintendente

SERVIÇO DE APOIO ÀS MICRO E PEQUENAS EMPRESAS EM RODONIA/SEBRAE/RO

Jose Guilherme Barbosa Ribeiro
Jose Guilherme Barbosa Ribeiro
Diretor Superintendente

SERVIÇO DE APOIO ÀS MICRO E PEQUENAS EMPRESAS EM MATO GROSSO/SEBRAE/MT

Eneida Maria de Oliveira
Eneida Maria de Oliveira
Diretora

SERVIÇO DE APOIO ÀS MICRO E PEQUENAS EMPRESAS EM MATO GROSSO/SEBRAE/MT

TESTEMUNHAS:

1 *[Assinatura]*
CPF Nº 073.499.751

2 *[Assinatura]*
CPF Nº 074.356.417-89

27

ANEXO 2 - ACORDO DE COOPERAÇÃO TÉCNICA NA ÁREA DE TURISMO ENTRE BRASIL E PERU



ACORDO DE COOPERAÇÃO TÉCNICA NA ÁREA DE TURISMO ENTRE
O GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL E O
GOVERNO DA REPÚBLICA DO PERU

O Governo da República Federativa do Brasil

e

O Governo da República do Peru
(doravante denominados "as Partes"),

Desejosos de ampliar as relações amistosas mantidas entre os dois países, fundadas em igualdade e benefício recíproco;

Reconhecendo a importância do turismo como fator de bem-estar econômico das nações e também como forma de desenvolver adicionalmente a ligação entre seus povos;

Reiterando o Convênio de Cooperação Turística firmado entre as Partes, em 07 de novembro de 1975;

Concordam quanto ao que se segue:

ARTIGO I

As Partes reforçarão e ampliarão as relações turísticas entre si, com vistas à promoção recíproca de conhecimentos acerca de seu estilo de vida, sua história e cultura e visando ao desenvolvimento de cooperação bilateral em campos econômicos correlatos.

ARTIGO II

As Partes, de conformidade com seus respectivos ordenamentos legais, se esforçarão no sentido de simplificar as formalidades de viagem exigidas por suas respectivas autoridades, tendo em vista o objetivo de incrementar o tráfego de turistas entre os dois países.

ARTIGO III

Em face da intensificação da atividade turística em seus respectivos países, as Partes deverão dar apoio à promoção recíproca de vôos não regulares (vôos charter), tours de familiarização, excursões temáticas para grupos especializados, congressos e seminários, bem como feiras, festivais e exposições nos dois países.

ARTIGO IV

Ambas as Partes coordenarão com os organismos de Aeronáutica Civil de seus respectivos países o estabelecimento de ferramentas que viabilizem a oferta de vôos amazônicos ou transfronteiriços, conforme aprovados pela X Reunião de Consulta entre Autoridades de Aeronáutica do Brasil e do Peru.

ARTIGO V

Diante do interesse de cada Parte de atrair para si turistas provenientes da outra, bem como turistas de terceiros países, ambas deverão agir no sentido de facilitar o estabelecimento de cooperação entre suas respectivas Administrações Nacionais de Turismo, instituições ligadas à atividade turística e outras organizações engajadas no desenvolvimento do turismo.

ARTIGO VI

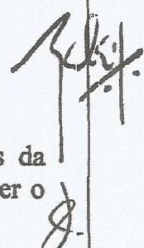
As Partes deverão estudar as possibilidades de cooperação visando a investimentos no setor turístico e, para tanto, deverão promover o intercâmbio de conhecimentos, cada Parte fazendo saber à outra de incentivos para investimentos porventura disponibilizados por força de legislação nacional, bem como de oportunidades de investimento entre os dois países.

ARTIGO VII

As Partes deverão encorajar o intercâmbio de especialistas e experiências, a comparação e exame de suas legislações, a produção e a troca de publicações sobre turismo, materiais de pesquisa, dados estatísticos e toda informação básica no campo do turismo.

ARTIGO VIII

As Partes deverão facilitar visitas recíprocas de representantes da mídia, agentes de viagem e operadores turísticos, com o objetivo de promover o produto turístico de ambos os países.



ARTIGO IX

As Partes deverão se esforçar para a adoção de medidas necessárias com vistas:

- à prestação de assistência no campo da capacitação de pessoal para os setores hoteleiro e turístico.
- a encorajar a cooperação entre organizações públicas e privadas, inclusive as não governamentais, ligadas ao turismo, no que se refere à preparação e implementação de estudos e projetos sobre o desenvolvimento do setor.

ARTIGO X

As Partes deverão envidar esforços no sentido de desenvolver e fortalecer a cooperação técnica e institucional entre as suas Administrações Nacionais de Turismo, diretamente ou através de suas representações no exterior, devendo, para tanto, manter um intenso intercâmbio de informações acerca de seus projetos. A referida cooperação deverá ocorrer, ainda, quando da participação dessas Administrações em organismos internacionais que possuem relação com o setor de turismo, devendo buscar um contínuo apoio mútuo nesse campo de atuação.

ARTIGO XI

As Partes deverão cooperar no âmbito da Organização Mundial de Turismo - OMT e de outras organizações internacionais que tratem, em seus programas de trabalho, do tema Turismo, atentando para o devido cumprimento do Código Mundial de Ética do Turismo da OMT.

ARTIGO XII

As Partes acordam em cambiar informações e resultados de pesquisas e projetos realizados no âmbito do Combate a Exploração do Turismo Sexual Infante Juvenil, segundo recomendações da Organização Mundial do Turismo, tendo por base a "Declaração de São Vicente para a Proteção dos Menores contra a Exploração pelo Turismo Sexual" (Valle d'Aosta, Itália, abril de 1995).

R. S. J.
J.

ARTIGO XIII

As Partes deverão envidar esforços no sentido de desenvolver e fortalecer o intercâmbio técnico e institucional, no âmbito do Programa Nacional de Municipalização do Turismo, entre as suas Administrações Nacionais de Turismo, através de um Grupo de Trabalho, devendo, para tanto, manter um intenso intercâmbio de informações acerca de seus projetos.


ARTIGO XIV

O presente Acordo entrará em vigor na data em que se der a troca de notas que confirmem a aprovação do Acordo pelas autoridades de ambos os países, de conformidade com suas respectivas legislações.

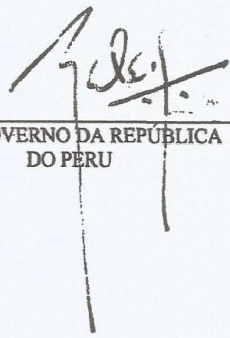
O Acordo terá vigência de quatro anos a contar da data de sua entrada em vigor, e sua validade será automaticamente prorrogada por períodos subsequentes de igual duração, salvo se uma das Partes aqui contratadas enviar à outra, com antecedência mínima de seis meses, em relação ao término do prazo de vigência, nota solicitando a rescisão do Acordo.

Os programas e projetos desenvolvidos durante a vigência do Acordo continuarão válidos mesmo após a eventual rescisão deste instrumento, salvo quando de acordo consensual em contrário pelas Partes.

Assinado na cidade de Brasília, no dia 6 de dezembro de 2002, em duas vias de igual teor e forma, nos idiomas português e espanhol.



PELO GOVERNO DA REPÚBLICA
FEDERATIVA DO BRASIL



PELO GOVERNO DA REPÚBLICA
DO PERU

ANEXO 3 – ACORDO DE COOPERAÇÃO TÉCNICA ENTRE O IBT, EMBRATUR E ESTADOS DO ACRE, MATO GROSSO E RONDÔNIA

ACORDO DE COOPERAÇÃO TÉCNICA, QUE ENTRE SI CELEBRAM O INSTITUTO BRASILEIRO DE TURISMO- EMBRATUR, E OS ESTADOS DO ACRE, MATO GROSSO E RONDÔNIA:

A EMBRATUR - INSTITUTO BRASILEIRO DE TURISMO, inscrito no CNPJ / MF sob o n.º 33.741.794.001-01, situado no Setor Comercial Norte, Quadra 2, Bloco “G”, em Brasília/DF, CEP: 70.712-907, doravante denominado **EMBRATUR**, neste ato representada pelo Presidente, Senhor **FLÁVIO DINO DE CASTRO E COSTA**, portador do RG n.º 443332, SSP/MA e do CPF n.º 377.156.313-53, residente nesta capital, nomeado pela Portaria nº 1147 de 16 de junho de 2011, publicada no D.O.U. de 17 de junho de 2011, o **ESTADO DO ACRE**, inscrito no CNPJ/MF nº 63.606.479/0001-24, localizado na Av. Brasil, 402, em Rio Branco/AC, CEP: 69.900-100, representado neste ato por seu Governador, senhor **SEBASTIÃO AFONSO VIANA MACEDO NEVES**, brasileiro, casado, portador da Carteira de Identidade nº 0073569 – SSP/AC, C.P.F: 091.373.942-15 residente na cidade de Rio Branco, no Estado de Acre, o Estado do Mato Grosso, por intermédio da **SECRETARIA DE ESTADO DE DESENVOLVIMENTO DO TURISMO**, inscrito no CNPJ/MF nº 03.507.415/0001-44, localizado no Palácio Paiaguás - Centro Político Administrativo, em Cuiabá/MT, CEP: 78.050-970 - representado neste ato pelo Secretário de Estado de Desenvolvimento do Turismo, senhor **JAIRO PRADELA**, brasileiro, portador da Carteira de Identidade nº 8453688 – SSP/SP, C.P.F: 303.966.461-15 residente na cidade de Cuiabá/MT, nomeado pelo Ato nº 13.947/2013 e Decreto nº xxx, e o **ESTADO DE RONDÔNIA**, inscrito no CNPJ/MF nº 00.394.585/0001-71, localizado na Av. 7 de setembro, 237, em Porto Velho/RO, CEP: 76.801-096, representado neste ato por seu Governador, **CONFÚCIO AIRES MOURA**, brasileiro, casado, portador da Carteira do Conselho Regional de Medicina nº36 – CRM/RO, C.P.F: 037.338.311-87 residente na cidade Porto Velho/RO, resolvem celebrar o presente **ACORDO DE COOPERAÇÃO TÉCNICA**, sujeitando-se, no que couber, aos termos da Lei 8.666, de 21 de junho de 1993 e suas alterações, de conformidade com o processo nº 72100.000391/2013-78, e mediante as cláusulas e condições seguintes:

CLÁUSULA PRIMEIRA – DO OBJETO

O presente Acordo de Cooperação Técnica tem como objeto estabelecer relações entre os partícipes, visando à execução de ações conjuntas voltadas à promoção

e divulgação internacional da Rota Turística Internacional – Pantanal – Amazônia – Andes – Pacífico.

PARÁGRAFO ÚNICO – A parceria de que trata o *caput* desta Cláusula será ajustada pelos partícipes, com observância das suas respectivas competências e atribuições legais.

CLÁUSULA SEGUNDA – DAS AÇÕES DOS PARTÍCIPIES

As ações estabelecidas em parceria pelos partícipes são aquelas referentes à promoção, desenvolvimento de conteúdo e divulgação internacional da Rota Turística Internacional – Pantanal – Amazônia – Andes – Pacífico, seja em termos de promoção internacional do País, seja em ações conjuntas de participação e prospecção em eventos internacionais.

CLÁUSULA TERCEIRA – DAS ATRIBUIÇÕES DOS PARTÍCIPIES

I – Compete conjuntamente aos partícipes:

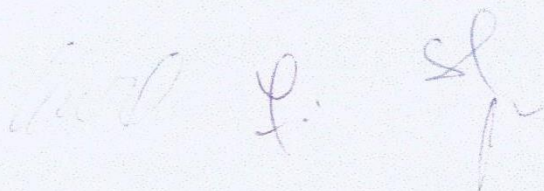
- a) Propor, planejar e desenvolver, bem como prover apoio técnico, à promoção da rota turística a serem definidos no âmbito do presente Acordo;
- b) Gerenciar o acompanhamento dos trabalhos e a participação nas ações estabelecidas no Plano de Trabalho previsto neste Acordo;
- c) Realizar periodicamente a avaliação das ações estabelecidas, das atividades propostas, buscando ações de melhoria e de ajustes quando necessários;
- d) Conduzir todas as atividades com eficiência e dentro de práticas administrativas, financeiras, técnicas e ambientais adequadas.

II – Responsabilidades da EMBRATUR:

- a) Disponibilizar, quando possível, em caráter institucional e de uso compartilhado, área no espaço dos eventos do Brasil para viabilização das ações de promoção e comercialização nos mercados internacionais onde a EMBRATUR atua;
- b) Disponibilizar os meios necessários à execução do Plano de Trabalho em anexo, no âmbito de sua competência;
- c) Apoiar e acompanhar as ações dos partícipes integrantes do presente Acordo;
- d) Disponibilizar dados e informações, de caráter técnico, necessárias ao bom andamento do objeto deste Acordo, resguardadas as determinações de salvaguarda de assuntos sigilosos.

III – Responsabilidades dos Estados do Acre, Mato Grosso e Rondônia:

- a) Viabilizar as ações e projetos, de acordo com o Plano de Trabalho em anexo;
- b) Disponibilizar os meios necessários à execução do Plano de Trabalho em anexo, no âmbito de sua competência;
- c) Apoiar e acompanhar as ações dos partícipes integrantes do presente Acordo;

 2

- d) Disponibilizar dados e informações, de caráter técnico, necessárias ao bom andamento do objeto deste Acordo, resguardadas as determinações de salvaguarda de assuntos sigilosos;
- e) Indicar o representante interinstitucional no prazo de cinco dias úteis após a assinatura do presente Acordo de Cooperação Técnica.

CLÁUSULA QUARTA – DA EXECUÇÃO

Para a execução de ações decorrentes do presente Acordo, a **EMBRATUR** e os **ESTADOS DO ACRE, MATO GROSSO E RONDÔNIA** aprovarão, conjuntamente, o Plano de Trabalho em anexo, o qual passará a fazer parte integrante deste instrumento.

CLÁUSULA QUINTA – DO GERENCIAMENTO E DA FISCALIZAÇÃO

Nos termos do art. 67 da Lei no 8.666, de 21 de junho de 1993, fica consignado para a gestão operacional e acompanhamento do presente Acordo, no âmbito da EMBRATUR, o servidor designado pela Diretoria de Produtos e Destinos.

CLÁUSULA SEXTA – DOS RECURSOS

Não haverá transferência voluntária de recursos entre os partícipes para a execução do presente Acordo de Cooperação Técnica. Os custos porventura decorrentes das ações do presente Acordo deverão ser suportados diretamente pelos respectivos partícipes no âmbito de suas atribuições.

CLÁUSULA SÉTIMA – DA VIGÊNCIA

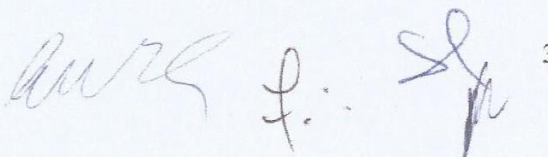
O presente Acordo de Cooperação Técnica vigorará pelo prazo de 60 (sessenta meses), contado a partir da data de assinatura, conforme art. 57, inciso II da Lei 8.666 de 1993.

CLÁUSULA OITAVA– DA DENÚNCIA OU RESCISÃO

Os Partícipes podem rescindir unilateralmente este Acordo, denunciá-lo a qualquer tempo, com antecedência mínima de 30 (trinta) dias, sendo-lhes imputadas as responsabilidades das obrigações do prazo que tenha vigido e creditando-lhes, igualmente, os benefícios adquiridos no mesmo período.

Parágrafo Primeiro – O presente Acordo poderá ser rescindido, de comum acordo entre os partícipes ou por inadimplência de quaisquer cláusulas ou condições, mediante notificação escrita, com antecedência mínima de 30 (trinta) dias de conformidade com a legislação em vigor.

Parágrafo Segundo - Na hipótese mencionada no *caput* desta Cláusula, ficará assegurado o prosseguimento e conclusão dos trabalhos em curso e as



3

obrigações assumidas perante terceiros, salvo decisão contrária acordada entre os partícipes.

CLÁUSULA NONA – DAS ALTERAÇÕES

O presente Acordo poderá ser alterado, de comum acordo entre os partícipes, mediante a assinatura de Termo Aditivo, devendo o interesse ser manifestado previamente, por escrito, por um dos partícipes, obedecidas às disposições legais aplicáveis.

CLÁUSULA DÉCIMA – DA PUBLICAÇÃO

Caberá a EMBRATUR providenciar a publicação deste Acordo de Cooperação Técnica em extrato, no Diário Oficial da União, até quinto dia útil do mês seguinte ao de sua assinatura, devendo esta ocorrer no prazo de vinte dias a contar daquela data, nos termos do parágrafo único, do artigo 61, da Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993, com suas posteriores alterações.

CLÁUSULA DÉCIMA PRIMEIRA – DA AÇÃO PROMOCIONAL

Em qualquer ação promocional, programas, campanhas e materiais impressos, relacionada com o objeto do presente instrumento, obrigatoriamente se destacará a participação das entidades envolvidas.

CLÁUSULA DÉCIMA SEGUNDA – DO PESSOAL

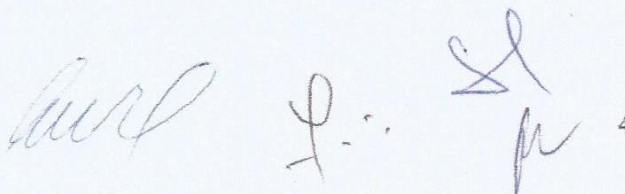
Os recursos humanos a serem utilizados na execução do presente ACORDO não sofrerão qualquer alteração na sua vinculação empregatícia por desempenho de atividades relacionadas ao cumprimento deste Instrumento.

CLÁUSULA DÉCIMA TERCEIRA – DA PARTICIPAÇÃO NOS RESULTADOS DOS TRABALHOS

Os resultados técnicos e todos e qualquer desenvolvimento ou inovação técnica decorrentes de trabalhos no âmbito do presente Instrumento serão atribuídos aos partícipes, sendo vedada a sua divulgação total ou parcial sem consentimento prévio e formal dos envolvidos.

CLÁUSULA DÉCIMA QUARTA – DA PUBLICIDADE

A publicidade de atos, programas, obras e campanhas dos órgãos públicos frutos deste Acordo deverá ter caráter educativo, informativo ou de orientação social, dela não podendo constar nomes, símbolos ou imagens que caracterizem promoção pessoal de autoridade ou servidores públicos.

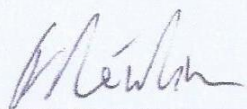


CLÁUSULA DÉCIMA QUINTA – DO FORO

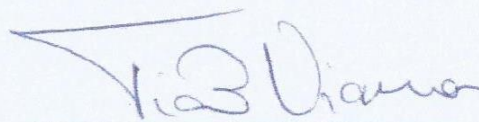
Os casos omissos e as dúvidas porventura surgidas, em decorrência da operacionalização deste Instrumento, serão resolvidos mediante acordo entre os partícipes, ficando eleito o Supremo Tribunal Federal, com renúncia expressa de qualquer outro, por mais privilegiado que seja, para dirimir quaisquer controvérsias decorrentes do mesmo e para as quais não sobrevier acordo amigável, conforme determina a Constituição Federal em seu art. 102, inciso I, letra "f".

E por estarem de acordo, os partícipes assinam o presente instrumento em 3 (três) vias, de igual teor e forma, para que produza, entre si, os efeitos legais na presença das testemunhas, que também o subscrevem.

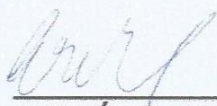
Brasília, de de 2013.



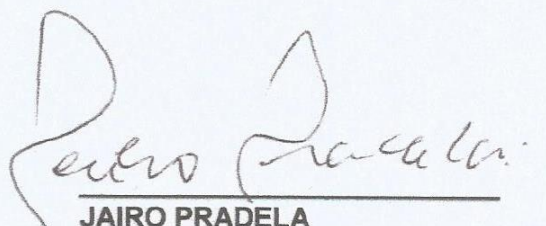
FLAVIO DINO DE CASTRO E COSTA
Presidente da EMBRATUR



SEBASTIÃO VIANA
Governador do Acre



CONFÚCIO AIRES MOURA
Governador de Rondônia



JAIRO PRADELA
Secretário de Estado de
Desenvolvimento do Turismo

Testemunhas:

Nome:
CPF:

Nome:
CPF:

ANEXO 4 – TERMO DE COMPROMISSO

Rota Turística Internacional "Pantanal, Amazônia, Andes e Pacífico"

TERMO DE COMPROMISSO

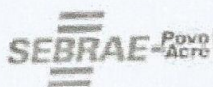
Rio Branco, 13 de Setembro de 2012.

O presente Termo de Compromisso constitui-se no comprometimento formal dos signatários, integrantes do Comitê Gestor da **Rota Turística Internacional "Pantanal, Amazônia, Andes e Pacífico"**, em apoiar a consecução do objeto do **Termo de Cooperação Técnica nº 02/2012**, celebrado entre o **Estado do Acre** por meio de sua Secretaria de Estado de Turismo e Lazer/SETUL, o **Estado de Rondônia** por meio da Secretaria de Estado do Desenvolvimento Econômico e Social – SEDES e a Superintendência Estadual de Turismo/SETUR, o **Estado de Mato Grosso**, por meio da Secretaria de Estado de Desenvolvimento do Turismo/SEDTUR; o Serviço de Apoio às Micro e Pequenas Empresas no Acre /Rondônia e Mato Grosso **SEBRAE/AC/RO/MT**, a Agência de Desenvolvimento do Turismo na Macrorregião do Norte **ADETUR AMAZÔNIA** e a **TRIP Linhas Aéreas**.

Os integrantes celebram o presente Termo de Compromisso e assumem voluntariamente as responsabilidades de:

- Elaborar e monitorar a execução do Plano de Ações Estratégicas visando a consolidação da **Rota Turística Internacional "Pantanal, Amazônia, Andes e Pacífico"**;
- Participar ativamente do processo de desenvolvimento e gestão da **Rota Turística Internacional "Pantanal, Amazônia, Andes e Pacífico"**;
- Participar ativamente das reuniões e ações necessárias ao bom desenvolvimento da **Rota Turística Internacional "Pantanal, Amazônia, Andes e Pacífico"**;
- Analisar detalhadamente os documentos técnicos relacionados a **Rota Turística Internacional "Pantanal, Amazônia, Andes e Pacífico"**;
- Apoiar na operação logística para realização das ações previstas no Plano de Ações Estratégicas da **Rota Turística Internacional "Pantanal, Amazônia, Andes e Pacífico"**;
- Articular parcerias para a consecução das ações previstas no Plano de Ações Estratégicas da **Rota Turística Internacional "Pantanal, Amazônia, Andes e Pacífico"**;
- Promover constante debate em torno das questões turísticas regionais de forma a incentivar a comunicação e a governança democrática;
- Propor o desenvolvimento do turismo de forma contínua e plural, superando questões político-partidárias;

E, por estarem assim juntos e cientes, os integrantes do Comitê Gestor da **Rota Turística Internacional "Pantanal, Amazônia, Andes e Pacífico"**, assinam o presente Instrumento em 3 (três) vias de igual teor e forma, para um só efeito de direito, na presença das testemunhas abaixo assinadas:



Secretaria de
Estado de Turismo e Lazer



SEBRAE
MATO GROSSO

TRIP

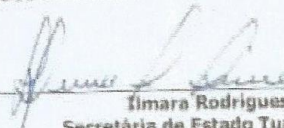
Secretaria de
Estado de Turismo




Rota Turística Internacional "Pantanal, Amazônia, Andes e Pacífico"

COMITÊ GESTOR DA ROTA TURÍSTICA INTERNACIONAL "PANTANAL, AMAZÔNIA, ANDES E PACÍFICO"			
ACRE	NOME	RG	INSTITUIÇÃO
1.	Clovis G. Pereira Junior	0.6359.123-4 IFP/RJ	SEBRAE/AC
2.	José Raimundo Moraes	052789 SSP-AC	ADETUR Amazônia
3.	Jurilande Aragão	1000692-3 SSP-AC	ACISA/AC
4.	Rachel Dourado da Silva	355492 SSP-AC	Fund. Garibaldi Brasil/Destino Indutor
5.	Cassiano Marques de Oliveira	1073085-0 SSP-AC	Acre Convention & Visitors Bureau
6.	Adalgisa Bandeira de Araújo	479242 SSP-AM	SETUL/AC
7.	Sidney Tapaços	1.005.085 SSP/MT	FECOMERCIO/AC
8.	Victor Toledo Pontes	32578027-4 SSP-AC	Pousada Ayshawa/Xapuri/AC
RONDÔNIA	DOCUMENTO	RG	INSTITUIÇÃO
9.	Maria Auxiliadora Lima da Silva	58.468 SSP/RO	SINGTUR/RO
10.	José Marques de Oliveira Jr.	724.892 SSP/AM	FIMCA/RO
11.	Natascia Recheticow	886841 SSP/RO	CMTUR Porto Velho/Destino Indutor
12.	Cléris Jean Kussler	1/017.735 SSP/RP	SEBRAE/RO
13.	Claudio Guastella	V 3884 44 - R	ABRASEL/RO
14.	Micheli Tolentino	521 516 SSP/RO	IRTUR/RO
15.	Marcia C. Dúnice Salin Pereira	422.465 SSP/RO	SETUR/RO
16.	Ana Paula Pelegrini		ABAV/RO
17.	Alessandro Macedo	29561010-0 SSP/SP	Rondônia Convention & Visitors Bureau
18.	Clenilton Henrique Gomes	763.360 SSP/RO	Pref. Municipal de Ouro Preto do Oeste
19.	Dayan Cavalcante Saldanha	652.476 SSP/MT	Pakaas Palafita Lodge
MATO GROSSO	DOCUMENTO	RG	INSTITUIÇÃO
20.	Marta Regina Terezam	12.650.237-7 SSP/SP	SEBRAE/MT
21.	André Luis Reis Ribeiro	1.694.947 SSP/MA	SEDTUR/MT
22.	Claudionor Duarte Corrêa	256.886 SSP/MT	SEMATUR/Cáceres/MT
23.	Rosângela Cabral Rosa Lazarin	445.839 SSP/MT	COMTUR/Destino Indutor/Cáceres/MT
24.	André Avelino Bezerra	7.073.119 SSP/SP	Secretaria de Turismo de Nobres/MT
25.	Gabriel José Pereira	934.350 SSP/MT	SINGTUR/MT
26.	Regiane Pasquali	2.393.643-6 SSP/MT	Destino Indutor/Cuiabá/MT
27.	Sônia Bezerra	15.453.490-0 SSP/SP	COMTUR/Chapada dos Guimarães/MT
28.	Luciomar Araújo Bastos	447.013 SSP/MT	Interativa Pantanal
29.	Nilson M. Freitas	639.391 SSP/MT	ABAV/MT
30.	Eduardo M. Eubank de Campos	1.184.169-9 SSP/MT	Pousada Piuva/Poconé/MT
TRIP LINHAS AÉREAS			
31.	Lucas Frade	12.857724 SSP/SP	Trip Linhas Aéreas

Testemunhas:


Timara Rodrigues Lima
 Secretária de Estado Turismo e Lazer
 Estado do Acre
 RG: 109888 SSP-AC


Aparecida Maria Borges Bezerra
 Secretária de Estado de Desenvolvimento do Turismo
 Estado do Mato Grosso
 RG: 06.567.827/SSP-SP



ANEXO 5 – ROTA TURÍSTICA INTERNACIONAL

RUTA TURÍSTICA INTERNACIONAL PANTANAL-AMAZÔNIA-ANDES-PACÍFICO

¡Un camino, muchos destinos! Así es la Ruta Turística Internacional Pantanal-Amazônia-Andes-Pacífico. Es compuesta por varios destinos, corriendo por ecosistemas ricos y diversos, como Pantanal Mato-Grossense, considerado la más grande llanura de inundación del planeta y Reserva de la Biosfera, la Amazônia de Chico Mendes, elegida una de las nuevas siete maravillas de la naturaleza, y los contrastes de selva baja y alta de la Cordillera de los Andes, una de las regiones más biodiversas de la Tierra.

Déjese cautivar por las fortalezas sagradas del Imperio Inca y las ruinas de Machu Picchu, elegida una de las siete maravillas del mundo moderno y diviértase en las playas de Costa del Pacífico. ¡Sorpréndase! Venga viajar por nuevos caminos, sea por vías aéreas o carretera (vía Estrada Interoceánica), y encantarse con la diversidad natural y cultural de ese camino. ¡Vive una experiencia única!

DESTINO	KM	Atividade														
		Altitude	Hóteis	Restaurantes	Telefone	Internet	Turismo	Grifo	Mercado	Mecânica	Lantero	Saúde	Farmácia	Polícia	Buses	Bancos
Cuiabá (Trevo do Lagarto)	1965/0		★	★	★	★	★	★	★	★	★	★	★	★	★	★
BR 070 - KM 11	1,954		★	★	★											
BR 070 - KM 13	1,952			★	★			★				★	★	★	★	★
BR 070 - KM 37	1,928		★	★	★			★				★	★	★	★	★
BR 070 - KM 58	1,907		★	★	★			★				★	★	★	★	★
BR 070 - KM 66	1,899		★	★	★	★		★			★	★	★	★	★	★
BR 070 - KM 71	1,894		★	★	★	★		★				★	★		★	★
BR 070 - KM 89	1,876		★	★	★	★		★				★	★	★	★	★
BR 070 - KM 94	1,871		★	★	★	★		★				★	★	★	★	★
BR 070 - KM 106	1,859		★	★	★			★				★	★	★	★	★
BR 070 - KM 120	1,845		★	★	★	★		★				★	★	★	★	★
BR 070 - KM 138 (Nova Cáceres)	1,827		★	★	★	★		★		★		★	★	★	★	★
BR 070 - KM 174 (Fazenda Jacobina)	1,791		★	★	★	★	★	★		★		★	★	★	★	★
BR 070 - KM 200 (Cáceres)	1,765	176	★	★	★	★	★	★		★		★	★	★	★	★
BR 174 - KM 209	1,756		★	★	★	★	★	★		★		★	★	★	★	★
BR 174 - KM 234 (Distrito de Caramujo)	1,731		★	★	★	★	★	★		★		★	★	★	★	★
BR 174 - KM 260	1,705		★	★	★	★	★	★		★		★	★	★	★	★
BR 174 - KM 267	1,698		★	★	★	★	★	★		★		★	★	★	★	★
BR 174 - KM 268	1,697		★	★	★	★	★	★		★		★	★	★	★	★
BR 174 - KM 291	1,674		★	★	★	★	★	★		★		★	★	★	★	★
BR 174 - KM 305 (Porto Esperidião)	1,660	160	★	★	★	★	★	★		★		★	★	★	★	★
BR 174 - KM 343 (Posto Neca)	1,622		★	★	★	★	★	★		★		★	★	★	★	★
BR 174 - KM 381	1,584		★	★	★	★	★	★		★		★	★	★	★	★
BR 174 - KM 395 (Adrianópolis)	1,570		★	★	★	★	★	★		★		★	★	★	★	★
BR 174 - KM 429 (Pontes e Lacerda)	1,536	254	★	★	★	★	★	★		★		★	★	★	★	★
BR 174 - KM 434	1,531		★	★	★	★	★	★		★		★	★	★	★	★
BR 174 - KM 483	1,482		★	★	★	★	★	★		★		★	★	★	★	★
BR 174 - KM 516 (Conquista do Oeste)	1,449	190	★	★	★	★	★	★		★		★	★	★	★	★
BR 174 - KM 524	1,441		★	★	★	★	★	★		★		★	★	★	★	★
BR 174 - KM 614 (Comodoro)	1,351	600	★	★	★	★	★	★		★		★	★	★	★	★
BR 174 - KM 671	1,294		★	★	★	★	★	★		★		★	★	★	★	★
BR 174 - KM 701	1,264		★	★	★	★	★	★		★		★	★	★	★	★
BR 174 - KM 701 (Rancho Sucuri)	1,264		★	★	★	★	★	★		★		★	★	★	★	★

[illegible]



SE PUEDES VER MÁS EN:

www.sedtur.mt.gov.br | www.setur.ro.gov.br | www.acreturismo.com | www.interoceania.pe
www.visitbrasil.com



Apoyo:



iSensacional!



ANEXO 6 – LISTA DE PRESENÇA DA REUNIÃO TÉCNICA MOBILIZADORA

SEBRAE

LISTA DE PRESENÇA

Rota Turística Interacional "Pantanal, Amazônia, Andes e Pacífico"

Reunido Técnica Mobilizadora

DATA: 18 DE ABRIL DE 2012. LOCAL: SEBRAE/MT, Cuiabá, Horário: 13h30/15h30

Nº	Nome	Instituição	Fone	E-mail
1.	João Humberto Montes Paulo	ADRIEST - MT	8154 71 41	ADRIEST.MT@IG.COM.BR
2.	Marcelo Costa Costa	DE CATERIA - MT	8128 1291	DE CATERIA.MT@IG.COM.BR
3.	Vanessa Costa Pereira	CONDOMÍNIO COSTA PEREIRA	9014 1535	vanessacosta@ig.com.br
4.	Vanessa Costa Pereira	CONDOMÍNIO COSTA PEREIRA	5481222	vanessacosta@ig.com.br
5.	Vanessa Costa Pereira	CONDOMÍNIO COSTA PEREIRA	5481222	vanessacosta@ig.com.br
6.	Vanessa Costa Pereira	CONDOMÍNIO COSTA PEREIRA	5481222	vanessacosta@ig.com.br
7.	Vanessa Costa Pereira	CONDOMÍNIO COSTA PEREIRA	5481222	vanessacosta@ig.com.br
8.	Vanessa Costa Pereira	CONDOMÍNIO COSTA PEREIRA	5481222	vanessacosta@ig.com.br
9.	Vanessa Costa Pereira	CONDOMÍNIO COSTA PEREIRA	5481222	vanessacosta@ig.com.br
10.	Vanessa Costa Pereira	CONDOMÍNIO COSTA PEREIRA	5481222	vanessacosta@ig.com.br
11.	Vanessa Costa Pereira	CONDOMÍNIO COSTA PEREIRA	5481222	vanessacosta@ig.com.br
12.	Vanessa Costa Pereira	CONDOMÍNIO COSTA PEREIRA	5481222	vanessacosta@ig.com.br
13.	Vanessa Costa Pereira	CONDOMÍNIO COSTA PEREIRA	5481222	vanessacosta@ig.com.br
14.	Vanessa Costa Pereira	CONDOMÍNIO COSTA PEREIRA	5481222	vanessacosta@ig.com.br
15.	Vanessa Costa Pereira	CONDOMÍNIO COSTA PEREIRA	5481222	vanessacosta@ig.com.br
16.	Vanessa Costa Pereira	CONDOMÍNIO COSTA PEREIRA	5481222	vanessacosta@ig.com.br

Rota Internacional "Pantanal, Amazônia, Andes e Pacífico"

SEBRAE		LISTA DE PRESENÇA		ROTA TURÍSTICA INTERNACIONAL "PANTANAL, AMAZÔNIA, ANDES E PACÍFICO"		REUNIÃO TÉCNICA MOBILIZADORA		DATA: 18 DE JULHO DE 2012 LOCAL: SEBRAE/MT, CUIABÁ, HORIZONTO, 13H30/16H30	
17.	Quarta Manhã Enoga	AMM	65.2123.2225	Wladimir	65.94334902	Foris	65.94334902	Foris	65.94334902
18.	Quarta Manhã Enoga	SUTUD	65.94334902	Foris	65.94334902	Foris	65.94334902	Foris	65.94334902
19.	Quarta Manhã Enoga	CUFARA	65.94334902	Foris	65.94334902	Foris	65.94334902	Foris	65.94334902
20.	Quarta Manhã Enoga	AMM	65.94334902	Foris	65.94334902	Foris	65.94334902	Foris	65.94334902
21.	Quarta Manhã Enoga	AMM	65.94334902	Foris	65.94334902	Foris	65.94334902	Foris	65.94334902
22.	Quarta Manhã Enoga	AMM	65.94334902	Foris	65.94334902	Foris	65.94334902	Foris	65.94334902
23.	Quarta Manhã Enoga	AMM	65.94334902	Foris	65.94334902	Foris	65.94334902	Foris	65.94334902
24.	Quarta Manhã Enoga	AMM	65.94334902	Foris	65.94334902	Foris	65.94334902	Foris	65.94334902
25.	Quarta Manhã Enoga	AMM	65.94334902	Foris	65.94334902	Foris	65.94334902	Foris	65.94334902
26.	Quarta Manhã Enoga	AMM	65.94334902	Foris	65.94334902	Foris	65.94334902	Foris	65.94334902
27.	Quarta Manhã Enoga	AMM	65.94334902	Foris	65.94334902	Foris	65.94334902	Foris	65.94334902
28.	Quarta Manhã Enoga	AMM	65.94334902	Foris	65.94334902	Foris	65.94334902	Foris	65.94334902
29.	Quarta Manhã Enoga	AMM	65.94334902	Foris	65.94334902	Foris	65.94334902	Foris	65.94334902
30.	Quarta Manhã Enoga	AMM	65.94334902	Foris	65.94334902	Foris	65.94334902	Foris	65.94334902
31.	Quarta Manhã Enoga	AMM	65.94334902	Foris	65.94334902	Foris	65.94334902	Foris	65.94334902
32.	Quarta Manhã Enoga	AMM	65.94334902	Foris	65.94334902	Foris	65.94334902	Foris	65.94334902
33.	Quarta Manhã Enoga	AMM	65.94334902	Foris	65.94334902	Foris	65.94334902	Foris	65.94334902